Auto Plus

EXCLUSIF LES RABAIS POSSIBLES SUR 205 MODÈLES DE SUV NEUFS

# CROSSOVERS SUV

N° 42

LE MAGAZINE LE PLUS COMPLET SUR LES VÉHICULES DE LOISIRS ET LES

6 SUV HYBRIDES SOUS LES PROJECTEURS

LE SIXIÈME RAV4 AFFRONTE UNE CONCURRENCE AFFÛTÉE

HORS-SÉRIE

## NOUVEAU JEEP COMPASS

Le clone s'affranchit !

VOLVO EX60

1ERS ESSAIS

SUZUKI E VITARA

IL VEUT GARDER SON TRÔNE

LE PORSCHE CAYENNE PASSE À L'ÉLECTRIQUE

TOYOTA BZ4X TOURING

ÉLECTRIQUE, SUV... ET BREAK !

# GUIDE EXCEPTIONNEL

60 PAGES !

# 210 CROSSOVERS ET SUV TESTÉS

TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ À L'ESSAI

D : 5,80€ - BEL : 5,70€ - ESP : 5,80€ - GR : 5,80€ - DOM S : 6€ - ITA : 5,80€ - LUX : 5,70€ - PORT CONT : 5,80€ - CAN : 7,50$CAN - MAR : 58DH - TOM S : 680CFP - CH : 7,50FS - TUN : 14DTU

Auto Plus CROSSOVERS HORS-SÉRIE - AOÛT - SEPTEMBRE - OCTOBRE 2026

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement.
Cet encart est élaboré par CITEO.

ÉDITO

# TOUJOURS PLUS !

ARNAUD SAUNIER

Qu'il fait bon passer du temps dans son SUV, clim allumée, que ce soit sur son lieu de vacances ou même sur son trajet quotidien en ces temps caniculaires ! L'été est chaud, la chaleur assomme mais l'actualité automobile, et encore et toujours celle des SUV, ne faiblit pas ! Ce numérovous invite ainsi à la rencontre avec l'inédit DS N°7, confronté dans nos pages au Renault Rafale *(p. 6-9)*. Vous découvrirez également les restylages des Nissan X-Trail et Audi Q4 e-tron, sans oublier les prochains Nissan Juke et Audi Q7 ainsi que le Skoda Epiq. Pour ceux qui pensent à changer de monture à la rentrée, notre comparatif de 6 SUV hybrides opposant le nouveau RAV4 aux autres stars du segment *(p. 32-39)*, ou encore notre analyse de la gamme du Dacia Duster pour un budget plus serré *(p. 56-59)*, seront particulièrement instructifs, de même que notre match à trois entre les références premium hybrides rechargeables Audi Q5, BMW X3 et Mercedes GLC *(p. 48-53)*. Déclinée d'abord en électrique, la dernière génération de Jeep Compass propose déjà une offre hybride attrayante pour un modèle qui fleure bon le vrai style baroudeur et qui s'annonce particulièrement efficace sur la route *(p. 22-25)*. Un futur modèle à succès ? C'est possible, même si le segment est toujours plus encombré, comme en témoignent toutes nos autres nouveautés à l'essai : Toyota bZ4X Touring, Volvo EX60, Suzuki e Vitara dans la première partie de notre magazine, ou encore les Geely E5 et Starray, le Renault 4 E-Tech à toit en toile, les Jaecoo 5 et 7, les Mercedes GLB et GLC... qui viennent enrichir les 210 fiches essais qui composent notre Guide d'achat. Vous l'aurez compris, plus le temps passe plus l'offre est vaste, plus le choix sera compliqué !

**Franck Mozzanini**
Rédacteur en chef adjoint

PHOTOS : NICOLAS SOLER


Auto Plus **HORS-SÉRIE SUV 2026**

REWORLD MEDIA LEADING MEDIA GROUP — axel springer

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste.

## RÉDACTION

Rédacteur en chef adjoint: **Franck Mozzanini,**
Assistante de la rédaction: **Karine Saunier Roumestand (5394).**
Rédaction: **Services essais et nouveautés d'*Auto Plus*, Pierre Audemar (enquête remises), Fred Deleau, Ludovic Lecomte et Maël Pilven**
Mesures: **Frédéric Haas**
Couverture et maquette des pages 3 à 63 : **M&Cie.**
Maquette des fiches essais et photogravure: **Rip Consulting** 60, avrenue Charles de Gaulle 92200 Neuilly-sur-Seine
Responsable du service photo: **Philippe Tissier/Pilou.**
Cheffe du service photos: **Anne Séchet.**

## PUBLICITÉ

PUBLICITÉ COMMERCIALE
Directrice générale: **Elodie Bretaudeau-Fonteilles**
Directrice commerciale du pôle automobile : **Nathalie Martins**
Directrice adjointe du pôle automobile : **Anne Buré-Emmel (2921).**
Responsables planning: **Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350).**
Trafic: **Mouna Montassar**

PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité: **Julie Aldabo (5545).**

## MARKETING & DIVERSIFICATION

Directrice marketing: **Sylvie Siguret (5885).**
Responsable marketing: **Frédérique Gasbarian (5777).**

## DIFFUSION & ABONNEMENTS

Directeur marketing clients/diffusion : **Germain Perinet**

ABONNEMENTS
Directrice marketing direct : **Catherine Grimaud**
Chef de groupe : **Davina Champaigne**
Chef de produit : **Julie Duarte**

VENTES AU NUMÉRO
Responsable du service Diffusion : **Philippe Merrien**
Responsable des ventes : **Mélanie Caillé**

## DIRECTION

Éditeur: **Editions Reworld Axel Springer (ERAS).**
Siège social: **40, avenue Aristide Briand - CS 10024 - 92 277 Bagneux Cedex**
Actionnnaires : **Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)**
Actionnnaires : **Gautier Normand et Patrick Wehrmann**

Directeur de la publication: **Gautier Normand.**
Directeur exécutif: **Stéphane Haïtaïan.**
Éditeur du pôle auto: **Tommaso Albinati.**

## FABRICATION & IMPRESSION

Directeur des opérations industrielles : **Bruno Matillat**
Photogravure couverture : **Compos Juliot.**
Imprimeur: **RotoFrance.**
Numéro ISSN: **2493-4992.**
Numéro CPPAP: **1024 K 85544.**
Dépôt légal: **juillet 2026.**

PEFC — Certifié PEFC — Ce produit est issu de forêts gérées durablement, de sources recyclées et contrôlées

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

# SOMMAIRE

## NOUVEAUTÉS


**6** L'inédit DS N°7 défie le Renault Rafale !
**10** Audi Q4 e-tron restylé et nouveau Nissan Juke
**11** Le Nissan X-Trail passe au remaniement
**12** Audi propose un troisième Q7
**13** Le Skoda Epiq se présente


## DOSSIER


**14** 7 duels fratricides pour faire son choix
**56** Quel Dacia Duster choisir ?


## ESSAIS


**22** **Essai.** Jeep Compass 1.2 e-Hybrid 145 ch
**26** **Essai.** Toyota bZ4X Touring 224 ch
**28** **Essai.** Porsche Cayenne Turbo Electric 857 ch
**32** **Comparatif.** Le Toyota RAV4 2.5 Hybride 2WD 185 ch face à cinq de ses rivaux
**40** **Essai.** Suzuki e Vitara 174 ch
**44** **Essai.** Volvo EX60 P6 RWD 80 kWh 374 ch
**48** **Match.** Audi Q5 - BMW X3 - Mercedes GLC
**54** **Pratique.** Le Volkswagen T-Roc testé au quotidien


## GUIDE D'ACHAT


**61** Sommaire
**62** Le hit-parade des remises pour l'achat d'un SUV
**64** D'Alfa Romeo à Xpeng, 45 marques et 210 modèles

# LE GUIDE D'ACHAT


**ALFA ROMEO**
64 JUNIOR ELETTRICA 280 CH
64 TONALE 1.5 HYBRID 175 VGT
64 TONALE PLUG-IN HYBRID Q4 270
64 STELVIO 2.0 TB 280 Q4
65 STELVIO 2.2 D 160 AT8

**ALPINE**
65 A390 GT 400 CH
65 A390 GTS 470 CH

**AUDI**
65 Q3 2.0 TDI 150
66 Q3 SPORTBACK 1.5 E-HYBRID 272 CH
66 Q4 E-TRON 45
66 Q4 SPORTBACK E-TRON 45
66 Q5 TFSI 204 HYBRIDE QUATTRO
67 Q5 TDI 204 HYBRIDE QUATTRO
67 Q5 SPORTBACK TFSI 204 HYBRIDE QUATTRO
67 SQ6 E-TRON 489
67 SQ8 4.0 BITFSI 507

**BMW**
68 X1 SDRIVE 20I
68 X1 XDRIVE 25 E
68 X1 XDRIVE 30 E
68 X2 SDRIVE 20I
69 IX2 EDRIVE 20
69 IX3 XDRIVE 50
69 X3 XDRIVE 20
69 X3 XDRIVE 30E
70 X3 XDRIVE 40D
70 X5 XDRIVE 50E

**BYB**
70 ATTO 2 1.5 DMI 212 CH
70 SEAL U 218 CH
71 SEALION 5 DMI 212 CH
71 SEALION 7 91 KWH 530 CH
71 TANG FLAGSHIP 7 PLACES

**CADILLAC**
72 OPTIQ 75 KWH 281 CH
72 LYRIQ 600 E4 528 CH

**CITROËN**
72 Ë-C3 AIRCROSS 113 CH 42 KWH
72 C3 AIRCROSS HYBRIDE 145 CH
73 C5 AIRCROSS HYBRIDE 145 CH
73 Ë-C5 AIRCROSS 210 CH 73 KWH
73 C5 AIRCROSS 1.6 HYBRIDE RECHARG. 225 CH

**CUPRA**
73 FORMENTOR 1.5 ETSI HYBRID 150 CH
74 TERRAMAR 1.5 EHYBRID 272

**DACIA**
74 DUSTER ECO-G 120
74 DUSTER HYBRID 155
74 DUSTER HYBRID-G 150 4X4
75 BIGSTER 1.2 HYBRID-G 150 4X4
75 BIGSTER 1.2 MILD HYBRID-G 140
75 BIGSTER 1.8 HYBRID 155

**DS AUTO**
75 DS 3 E-TENSE
76 DS N°8 LONG RANGE 245

**FIAT**
76 600 1.2 HYBRID 110 DCT6
76 600E 54 KWH 156

**FORD**
76 PUMA 1.0 ECOBOOST HYBRID 170 POWERSHIFT
77 KUGA 2.5 DURATEC 180 HYBRID FLEXIFUEL
77 EXPLORER EXTENDED RANGE 286
77 CAPRI EXTENDED RANGE 286
77 MUSTANG MACH-E GT EXTENDED RANGE

**GEELY**
78 E5 218 CH 68,4 KWH
78 STARRAY EM-I 262 CH

**HONDA**
79 HR-V 1.5 E:HEV 131 CH
79 E:NY1
79 ZR-V E:HEV 2.0 I-MMD
79 CR-V E:HEV 184 CH 2WD
80 CR-V E:PHEV 184 CH

**HYUNDAI**
80 INSTER 49 KWH 115
80 BAYON 1.0 T-GDI 90
81 KONA HYBRID 138
81 KONA ELECTRIC 217
81 TUCSON 1.6 T-GDI 239
81 IONIQ 5 63 KWH 170
82 SANTA FE 1.6 T-GDI 253 PLUG-IN HTRAC
82 IONIQ 9 218 CH 110 KWH
82 IONIQ 9 428 CH 110 KWH

**JAECOO**
82 5 HYBRID SHS-H 224 CH
83 7 SHS-P PHEV 279 CH

**JEEP**
83 AVENGER 1.2 TURBO 100
83 AVENGER 1.2 TURBO E-HYBRID 110
84 AVENGER 4XE 145
84 AVENGER 156 CH ELECTRIQUE
84 RENEGADE 4XE 240 PHEV
84 COMPASS 213 CH ELECTRIQUE

**KIA**
85 STONIC HYBRIDE 129
85 EV2 42,2 KWH 145
85 EV3 58 KWH 204
86 EV3 81 KWH 204
86 NIRO HYBRIDE 129
86 EV5 218
86 SPORTAGE 239 HYBRIDE
87 EV9 204
87 EV9 385

**LAND ROVER**
87 RANGE ROVER EVOQUE P270E
87 RANGE ROVER VELAR PHEV
88 RANGE ROVER SPORT P460E

**LEAPMOTOR**
89 B10 NEW HYBRID 218 CH
89 B10 67 KWH 218 CH
88 C10 67 KWH 218 CH
89 C10 E-HYBRID 215 CH

**LEXUS**
89 LBX 136 CH
89 UX 300H
90 NX 350H 4WD
90 RZ 500E

**LYNK & CO**
90 01 PHEV 280 CH
90 02 ELECTRIQUE 272 CH
91 08 PHEV 345 CH

**MAZDA**
91 CX-60 2.5 E-SKYACTIV PHEV 327
91 CX-60 3.3 E-SKYACTIV D 200
91 CX-80 2.5 E-SKYACTIV PHEV 327 AWD

**MERCEDES**
92 GLA 180
92 GLA 250 E HYBRID EQ
92 GLB 350 EQ
93 GLC 300 E HYBRID EQ 4MATIC
93 GLC 220 D 4MATIC
93 GLC 400 EQ
94 GLC COUPÉ 300 DE HYBRID EQ 4MATIC
94 EQE SUV 350 4MATIC
94 EQS SUV 450 4MATIC

**MG**
94 MG ZS HYBRID 197
95 MG S5 EV 231
95 MG S6 EV 244
95 MG EHS PHEV 272
95 MG EHS 1.5 HYBRID+ 224 CH
96 MG S9 1.5 PHEV 299 CH

**MINI**
96 ACEMAN SE 218
96 COUNTRYMAN COOPER SE ALL4 313
97 COUNTRYMAN COOPER D 163

**MITSUBISHI**
97 GRANDIS 1.8 HYBRIDE 160
97 ECLIPSE CROSS 87 KWH 220
97 OUTLANDER 2.4 PHEV 306

**NISSAN**
98 JUKE 1.6 HYBRIDE 143
98 LEAF 75 KWH 218
98 ARIYA 63 KWH 218
98 ARIYA NISMO 435 CH

**OMODA**
99 7 SHS-P PHEV 269 CH

**OPEL**
99 MOKKA 1.2 T HYBRID 145 CH
99 MOKKA GSE 280 CH
100 FRONTERA 1.2 T HYBRID 145 CH
100 FRONTERA 42 KWH 113 CH
100 GRANDLAND HYBRID 136

**PEUGEOT**
100 2008 1.2 T 100 CH
101 E-2008 54 KWH 156 CH
101 3008 HYBRID 145 E-DCS6
101 E-3008 73 KWH 210 CH
101 E-3008 DUAL MOTOR 325 CH
102 5008 PLUG-IN HYBRID 225 CH
102 E-5008 DUAL MOTOR 325 CH
102 E-5008 210 CH

**POLESTAR**
102 3 DUAL MOTOR 489 CH

**PORSCHE**
103 MACAN 4
103 MACAN TURBO
103 CAYENNE V6 353 CH
103 CAYENNE TURBO E-HYBRID 739 CH
104 CAYENNE COUPÉ V6 353 CH
104 CAYENNE COUPÉ E-HYBRID V6 304 CH

**RENAULT**
104 4 E-TECH EV87 150 CH
105 4 E-TECH EV87 150 CH PLEIN SUD
104 CAPTUR ECO-G 120
105 CAPTUR 1.8 E-TECH FULL HYBRID 160
105 SCENIC E-TECH EV87 220
106 SYMBIOZ 1.8 E-TECH FULL HYBRID 160
106 AUSTRAL 1.2 FULL HYBRID 200
106 RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200
106 RAFALE E-TECH FULL PHEV 300

**SEAT**
107 ARONA 1.0 TSI 95
107 ARONA 1.0 TSI 150

**SKODA**
107 KAMIQ 1.0 TSI 95
107 KAMIQ 1.0 TSI 116
108 KAROQ 1.0 TSI 116
108 KAROQ 1.5 TSI 150 DSG7
109 ELROQ 85 285 CH
108 ELROQ RS 79 KWH
109 KODIAQ 1.5 TSI 150 HYBRID
109 KODIAQ 2.0 TSI 265 CH
110 ENYAQ 85 286 CH
110 ENYAQ COUPÉ 85X 286 CH

**SMART**
110 #1 66 KWH 272 CH
110 #1 66 KWH 428 CH BRABUS
111 #3 66 KWH 272 CH
111 #5 100 KWH 588 CH
111 #5 94 KWH 646 CH BRABUS

**SUBARU**
112 SOLTERRA EV AWD 324 CH

**SUZUKI**
112 VITARA 1.4 BOOSTERJET HYBRID
112 S-CROSS 1.4 BOOSTERJET HYBRID

**TESLA**
113 MODEL Y 60 KWH 299 CH
113 MODEL Y 79 KWH 410 CH

**TOYOTA**
113 YARIS CROSS HYBRIDE 116 CH
114 YARIS CROSS HYBRIDE 130 AWD
114 C-HR HYBRIDE 140
114 C-HR+ 343 CH
115 C-HR HYBRIDE RECHARGEABLE 225 CH
115 BZ4X 224 CH
115 LAND CRUISER 204 D-4D

**VINFAST**
116 T-CROSS 1.0 TSI 95

**VOLKSWAGEN**
116 T-CROSS 1.0 TSI 95
116 T-CROSS 1.0 TSI 116 DSG7
117 T-CROSS 1.5 TSI 150 DSG7
117 TAIGO 1.0 TSI 95
117 TAIGO 1.5 TSI 150 DSG7
118 T-ROC 1.5 ETSI 116
118 T-ROC 1.5 ETSI 150
118 T-ROC CABRIOLET 1.0 TSI 116
119 ID.4 PRO 286
119 ID.5 PRO 286
119 TIGUAN 1.5 ETSI 150
119 TIGUAN 1.5 EHYBRID 272
120 TAYRON 1.5 ETSI 150 DSG7

**VOLVO**
120 EX30 SINGLE EXTENDED RANGE 272 CH
120 XC40 B4 197
121 EX40 SINGLE 238 CH
121 EX40 SINGLE EXTENDED RANGE 252 CH
121 EC40 SINGLE EXTENDED RANGE 252 CH
121 EX90 TWIN PERFORMANCE 517 CH
122 XC90 RECHARGE T8 AWD

**XPENG**
122 G6 AWD PERFORMANCE 485 CH
122 G9 AWD PERFORMANCE 575 CH

## En bref

- **Lancement:** octobre 2026
- **L x l x h, en m:** 4,66 x 1,90 x 1,63
- **Moteurs hybrides:** 145 et 200 ch * (courant 2027)
- **Moteurs électriques:** 230, 245 et 350 ch (4x4)
- **Tarif:** à partir de 52 000 € *

**DS N°7**

**PREMIER FACE-À-FACE ENTRE LES DEUX SUV PREMIUM FRANÇAIS**

# LE NOUVEAU DS N°7 DÉFIE LE

**DS Automobiles repart à l'offensive sur le segment des SUV premium avec le N°7, successeur du DS 7. Plus statutaire, il croisera la route de son compatriote, le Renault Rafale. L'occasion d'une première rencontre statique entre deux modèles aux approches très différentes.**

Par Julien Sarboraria - Photos : Arnaud Saunier

Décollage réussi pour le Rafale. Depuis son envol au début de l'été 2024, le SUV haut de gamme de Renault avoisine déjà les 40000 ventes, au-delà des prévisions du constructeur. Si le ciel reste pour l'instant dégagé, un rival tricolore apparaît néanmoins sur son radar : le DS N°7. Attendu en concession à la rentrée, ce nouveau venu prendra la relève du DS 7, best-seller de la marque depuis plusieurs années.

Jusqu'à présent, ces deux modèles n'évoluaient pas vraiment dans la même catégorie, mais la donne a changé. En s'allongeant de 7 cm, le N°7 talonne désormais le Rafale.

Long capot, lignes tendues, flancs creusés, grandes jantes : ces deux SUV montrent les muscles, chacun à sa manière. Le DS pousse le curseur de l'originalité avec ses (très) longs feux verticaux et sa calandre illuminée (sauf en entrée de gamme), tandis que le Renault mise sur un bleu satiné du plus bel effet, facturé 2200 € sur cette luxueuse version Atelier Alpine. Plus sobre dans ses teintes, le N°7 peut toutefois recevoir un capot bicolore en option (absent sur notre modèle). Point de noble V6 sous le capot de nos deux français, mais de "modestes" petits blocs 1.2 turbo à trois cylindres.

## Choix techniques différents

Boostées par la suralimentation et l'hybridation, les puissances maximales restent toutefois généreuses sur le Rafale : 200 ch en full hybrid et 300 ch en hybride rechargeable. Cette dernière version ajoute un électromoteur sur le train arrière, offrant ainsi une transmission intégrale, et annonce jusqu'à 105 km d'autonomie en mode électrique grâce à une batterie de 22 kWh (capacité brute). En face, avec son moteur hybride 48 V de 145 ch, le N°7 peine à inquiéter son rival. Et alors que l'ancien DS 7 faisait la part belle aux hybrides rechargeables (trois versions, de 225 à 360 ch), le nouveau venu y renonce, malgré une plate-forme compatible (celle des derniers Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008). En effet, le "7" a été conçu à l'origine comme un véhicule 100 % électrique, avec des choix techniques qui ont permis l'intégration ultérieure d'une motorisation hybride simple, mais rendent plus ➤➤➤

** Estimation Auto Plus.*

4_11987764 1

## En bref

- **Lancement :** juin 2024
- **L x l x h, en m :** 4,71 x 1,86 x 1,61
- **Moteur hybride :** 200 ch
- **Moteur hybride rechargeable :** 300 ch (4x4)
- **Tarif :** à partir de 46500 €

**RENAULT RAFALE**

# RENAULT RAFALE

DS positionne son nouveau N°7 sur le segment des SUV compacts (BMW X1/iX1, Mercedes GLA…), mais il flirte avec les modèles de la catégorie supérieure. A commencer par son rival du jour : le Renault Rafale. Avec ses 4,71 m de long, celui-ci ne lui concède que 5 cm. Le N°7 est même plus large (1,90 m, soit 4 cm de plus) et légèrement plus haut (1,63 m, soit + 2 cm). Son empattement (distance entre les essieux) est aussi plus généreux : 2,79 m contre 2,74 m. Si le Rafale joue la carte du SUV coupé, le N°7 affiche une silhouette plus classique, mais tout aussi dynamique : ligne de toit assez fuyante, épaulement arrière marqué, poignées dissimulées dans les montants, grandes jantes de 21" (comme son rival). Sous le capot, les deux modèles divergent. En plus de l'hybride 48 V, le N°7 est proposé en 100 % électrique. Pas le Rafale (ce sera le cas sur la prochaine génération, attendue d'ici à 2029). A l'inverse, ce dernier mise sur une motorisation hybride rechargeable, désormais absente du catalogue DS. Notons enfin que ces deux français sont produits hors de nos frontières : le N°7 est assemblé à Melfi, en Italie (le DS 7 était fabriqué à Mulhouse), le Rafale à Palencia, en Espagne.

*Remerciements au centre commercial Domus 93 Rosny-sous-Bois pour l'accueil.*

4_11987764 1

Le N°7 se distingue par un style original, quitte à verser dans l'excès, notamment avec ses longs feux arrière verticaux. Le Rafale apparaît plus classique, mais sa silhouette façon coupé séduit.

## DS N°7

L'ambiance respire le haut de gamme, d'autant que la qualité perçue est soignée. Si la dalle tactile au format horizontal (16"/40,6 cm) s'intègre bien au mobilier, son interface aurait mérité des graphismes plus modernes.

Un rétro central numérique est disponible selon les versions, pour compenser la piètre visibilité arrière (lunette réduite, appuie-tête imposants…).

Sur cette version électrique du N°7, la trappe à ouverture vers le haut facilite grandement l'accès à la prise de recharge.

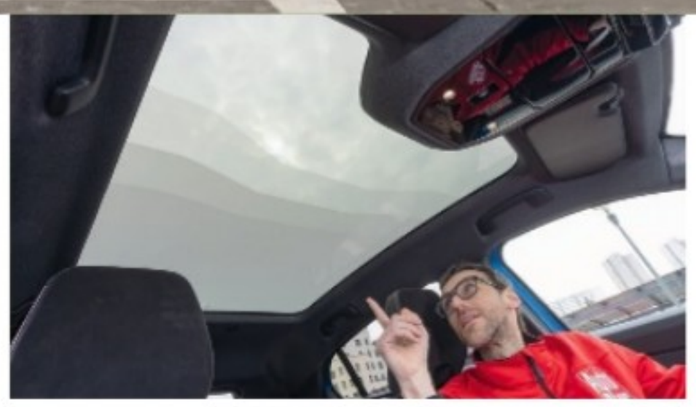
Malgré un empattement plus généreux, l'espace aux jambes semble légèrement inférieur à celui du Rafale. Comme sur celui-ci, ni dossiers inclinables, ni banquette coulissante. Le flux d'air est réglable, pas la température.

Le coffre est pratique, avec des formes bien carrées et un volume généreux. Et, contrairement à son rival, il dispose d'un plancher modulable sur plusieurs niveaux. Les dossiers se rabattent en trois parties, comme sur le Renault.

➤➤➤ complexe celle d'un système rechargeable sans procéder à de lourdes modifications.
De ce fait, outre le 1.2 Hybride 48 V, le DS mise sur l'électrique (inexistant sur le Rafale), avec trois variantes (de 230, 245 et 350 ch en 4x4) et une autonomie confortable, annoncée jusqu'à 740 km en cycle WLTP. Que les amateurs de thermique se rassurent: le groupe Stellantis travaille sur un nouveau bloc hybride. Toujours basé sur le trois cylindres de la version de 145 ch, il développera, selon nos informations, entre 180 et 200 ch, grâce à une puissance de la partie électrique revue nettement à la hausse. Prévu pour le courant de l'année prochaine, ce moteur devrait être inauguré chez DS par la grande berline N°8 avant d'arriver sur le N°7.

### Ambiances intérieures opposées

A bord, à chacun son ambiance. Le N°7 privilégie un univers chic, avec des matériaux valorisants (inserts en vrai bois sur la planche de bord, ou en Alcantara sur notre version) et quelques détails originaux (grand volant en forme de "X", intégra-



Le toit panoramique est dépourvu de rideau occultant. L'opacité est directement intégrée au vitrage et se règle par un bouton ou à la voix.

Volant à méplat, sièges sport flanqués du logo Alpine, large écran vertical de 12"/30,5 cm: l'ambiance est à la fois plus sportive et plus technologique dans le Rafale. Les rangements ne manquent pas, comme dans le N°7.

Animé par Google, le système multimédia est un modèle du genre. L'interface est fluide, intuitive, et dispose de nombreuses applications, comme sur un smartphone.

La banquette est accueillante pour trois passagers, et l'habitabilité généreuse. Les occupants disposent de buses d'aération, mais ne peuvent régler ni le flux d'air ni la température.

Volume : jusqu'à 530 dm³

Légèrement inférieur à celui de son concurrent, le volume du coffre reste très correct. En revanche, l'absence de surface de chargement plane dossiers rabattus et de rangement sous le plancher est regrettable pour un SUV familial.

tion des haut-parleurs dans les contre-portes). Le Rafale, lui, joue davantage la carte de la sportivité, surtout dans cette finition Atelier Alpine (sièges à maintien latéral renforcé, moquette bleue…). La qualité perçue du Renault apparaît un cran en dessous, mais son interface multimédia se montre nettement plus intuitive et moderne. Côté équipements, chacun avance ses arguments : toit en verre opacifiant par segments pour le Rafale, chauffage de nuque pour les occupants des places avant du N°7. A l'arrière, l'habitabilité est bonne dans les deux cas, avec un léger avantage au Rafale : la position des jambes est plus agréable, d'autant qu'il y a davantage de place, quand le N°7 pâtit d'une banquette un peu trop relevée, du moins en version électrique. Si les volumes de chargement sont proches, le DS reprend le dessus en matière de modularité grâce à son plancher à hauteur variable. Il permet d'obtenir une surface plane une fois les dossiers rabattus, tout en offrant un espace de rangement sous le coffre.
Reste maintenant à confirmer ces premières impressions sur la route. Verdict attendu cet automne. ■

PHOTO OFFICIELLE

**Le look du Q4 e-tron et de sa déclinaison Sportback** ne change pratiquement pas. On remarque principalement que la calandre reprend désormais la couleur de la carrosserie et que la signature lumineuse a été modifiée.

PHOTOS : AUDI

AUDI Q4 E-TRON ET SPORTBACK "RESTYLÉS"

# LA STAR ÉLECTRIQUE D'AUDI ÉVOLUE

**Le SUV compact électrique aux anneaux (sorti en 2021) et sa variante Sportback reçoivent une mise à jour. Peu visible à l'œil nu, celle-ci concerne surtout l'habitacle et certaines fonctionnalités.**

Par Agnès Lasbarrères

**La planche de bord a été entièrement modifiée.** Elle adopte une dalle regroupant compteurs (11,9"/30,2 cm) et multimédia au centre (12,8"/32,5 cm). Un troisième écran, pour le passager, peut être ajouté en option (12"/30,5 cm).

L'actuel Q4 e-Tron

Les propriétaires de Q4 e-tron (classique et Sportback) peuvent se rassurer, cette légère évolution ne donnera pas de coup de vieux à leur véhicule. Du moins en ce qui concerne le look extérieur. En effet, Audi n'a pratiquement pas touché à la plastique de son best-seller électrique. On relève juste que la calandre "singleframe" adopte désormais la teinte de la carrosserie, que la signature lumineuse a été modifiée, et que les boucliers ont été sensiblement revus. A l'intérieur, ça change davantage: la planche de bord a été modernisée avec une dalle inspirée de celle du Q3, regroupant les compteurs numériques et l'écran central, et avec la possibilité d'ajouter un écran pour le passager en option. Les buses d'aération sont à présent verticales, de petites molettes sur le volant remplacent les touches sensitives (souvent déconcertantes) et la console centrale a été redessinée. Voilà pour les éléments les plus marquants visuellement.

Côté technique, Audi a prévu quelques améliorations. Si les deux silhouettes sont toujours proposées avec des blocs de 286 et 340 ch (quattro), la marque déclare avoir optimisé le moteur électrique pour un meilleur rendement, avec une augmentation sensible de l'autonomie pour la même batterie (77 kWh utiles). Ainsi la version Performance (de 286 ch) est annoncée avec un gain de 37 km d'autonomie (jusqu'à 582 km, et 595 km en Sportback), et de 28 km pour la quattro Performance de 340 ch (jusqu'à 543 km, 556 km en Sportback). De plus, une version d'entrée de gamme fait son apparition, avec une puissance de 204 ch et une batterie de 59 kWh (jusqu'à 442 km et 452 km en Sportback selon Audi). Le ticket d'entrée de ce Q4 e-tron remanié est fixé à 45 990 €, ce qui le rend éligible à la prime "coup de pouce". L'arrivée en concession est prévue cet été. ■

## En bref

- **Lancement :** été 2026
- **L x l x h, en m :** 4,59 x 1,87 x 1,63
- **Moteurs électriques :** 204, 286 et 340 ch (quattro)
- **Tarif :** à partir de 45 990 €

PHOTO OFFICIELLE

NISSAN

## Nouveau Nissan Juke : ça pique !

Le constructeur japonais vient de dévoiler le design extérieur de la troisième génération de son SUV citadin, qui sera lancé au printemps 2027. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il est encore plus atypique que son prédécesseur! Il abandonne en effet ses rondeurs pour une spectaculaire carrosserie à facettes et arêtes saillantes, façon origami! Son habitacle et sa fiche technique seront révélés ultérieurement. Sur le plan technique, on sait déjà qu'il adopte la plate-forme de la Megane E-Tech et qu'il sera donc exclusivement électrique (l'actuel perdurera en parallèle pour maintenir une offre thermique).

A BORD DU NISSAN X-TRAIL RESTYLÉ

# EVOLUTIONS MINEURES

**Très discrète en France, la quatrième génération du SUV nippon tente de sortir de l'ombre avec un (très léger) restylage et quelques évolutions côté équipements. Les tarifs augmentent, eux, jusqu'à 1000 €, selon les versions.**

Par Julien Sarboraria - Photos : Yann Lefebvre

Le X-Trail est un modèle très populaire aux Etats-Unis, où il est baptisé Rogue. Sa carrière est bien plus confidentielle chez nous, dans l'ombre des Peugeot 5008, Renault Espace et Volkswagen Tayron. Pour le remettre en avant, Nissan propose de nouveaux coloris (dont ce marron) et quelques retouches esthétiques. Il faut toutefois un œil avisé pour remarquer les changements: calandre élargie, boucliers redessinés, nouvelle signature lumineuse à l'arrière. La finition N-Trek (photo), au look plus baroudeur, ajoute des inserts rouges sur les jantes, le logo et les bas de boucliers, ainsi qu'une sellerie au revêtement imperméable. Mais la hausse des tarifs (+ 1 000 €) est ici plus marquée qu'en version de base (+ 200 €).

A l'intérieur, le dessin de la planche de bord ne change pas. L'ensemble ne brille pas par son originalité, mais l'ergonomie est efficace. D'autant que le X-Trail récupère l'interface multimédia Google de son petit frère, le Qashqai. Autre atout: la vision par caméra à 360° inclut une nouvelle fonction "capot invisible" facilitant les manœuvres. Au chapitre pratique, le japonais coche de nombreuses cases: large ouverture des portes, banquette coulissante en deux parties, réglage de clim à l'arrière… Sous le capot, l'hybride e-Power reste la seule offre disponible en France, en 4x2 ou 4x4 (uniquement en sept places dans ce cas). Dommage: le X-Trail ne profite pas (encore) des récentes évolutions apportées au Qashqai en matière de consommation. ■

**Le coffre avance** un volume généreux (575 dm³). La version 7 places (deux tiers des ventes en France) conserve une capacité très correcte (495 dm³).

## En bref

- **Lancement:** juin 2026
- **L x l x h, en m :** 4,68 x 1,84 x 1,72
- **Hybride simple:** 204 ch (4x2), 213 ch (4x4)
- **Tarif:** à partir de 44 000 €

**Pas de fantaisie à bord,** mais l'ergonomie est intuitive. La grande dalle tactile (12,3"/31,2 cm) accueille un nouveau système multimédia fonctionnant sous Google.

PHOTOS AUDI

## L'AUDI Q7 TROISIÈME GÉNÉRATION ARRIVE

# TOUJOURS THERMIQUE !

**Après onze années de bons et loyaux services, le grand SUV premium est enfin renouvelé. Amplement modernisé (base technique, look, habitacle…), il reste fidèle au thermique avec, au lancement, un diesel hybride 48 V, suivi de deux hybrides rechargeables.**

Par Agnès Lasbarrères

### En bref

- **Lancement:** juin 2026
- **Longueur:** 5,06 m
- **Diesel hybride:** 299 ch
- **Hybrides rechargeables:** 395 et 490 ch (début 2027)
- **A partir de:** 99 150 €

**Avec un gabarit similaire au précédent,** le nouveau Q7 affiche un style très musclé. Toujours plus techno, il pourra s'équiper, en option, de portes à ouverture automatique.

**Comme le Q5, le nouveau Q7 s'équipe d'une dalle incurvée** à deux écrans Oled (12,3"/31,25 cm pour les compteurs, 14,5"/36,8 cm pour celui du centre). Celui du passager (LCD 12,3") est de série. La console centrale est, elle, inédite.

Chez Audi, on aime les carrières longues. En effet, le premier Q7 a vu le jour en 2005 et n'a été remplacé qu'en 2015. Et il aura fallu attendre 2026 pour que son successeur parte enfin à la retraite (après deux restylages en 2019 et 2024).

Cette troisième génération adopte la nouvelle plate-forme PPC (Premium Platform Combustion), sur laquelle reposent déjà l'A5 et le Q5. Cela lui permet de bénéficier de la technologie MHEV plus, une hybridation 48 V qui réduit les émissions de $CO_2$ et autorise de brèves phases de roulage en tout électrique. Ainsi, à son lancement, la seule motorisation disponible sera donc hybride avec un V6 diesel 3.0 de 299 ch à transmission quattro (déja présent sur le Q5). Les versions hybrides rechargeables (395 et 490 ch) n'arriveront, elles, qu'au premier trimestre 2027. Quant au style, on a toujours affaire à mastodonte de 5,06 m de long. La face, plus verticale, a été redessinée, le capot, très horizontal, a été rehaussé, et les optiques sont à deux étages. L'ensemble lui confère un faciès plus agressif. La poupe a aussi été revue avec des feux Oled numériques (série) associés à un très fin bandeau lumineux. A la pointe de la technologie, le Q7 bénéficie d'une première mondiale, avec des clignotants qui, la nuit, seront doublés d'une projection au sol.

Dans l'habitacle, la planche de bord reprend la dalle a deux écrans du Q5, avec un troisième pour le passager (série). Proposé en cinq places, le Q7 est toujours décliné en sept places (option) mais aussi, pour la première fois, en six places (option). Déjà disponible à la commande (en deux finitions, S line et Avus) à partir de 99 150 €, cette troisième génération, toujours fabriquée à Bratislava (Slovaquie), arrivera en concession en octobre. ■

LANCIA

## Lancia Gamma, (presque) le retour

Jusqu'alors, la célèbre marque italienne ne disposait que d'un seul modèle, lancé en 2024 : l'Ypsilon, une citadine (4,07 m) conçue sur la base de la Peugeot 208. Voici donc le deuxième, qui ressuscite le nom Gamma pour désigner désormais un "crossover fastback" (et non plus une berline ou un coupé) de 4,67 m de long, 1,89 m de large et 1,66 m de haut. Des dimensions proches de celles du DS N°7, avec lequel il partage son châssis et ses motorisations : hybride de 145 ch et électrique de 230, 245 ou 375 ch (avec transmission intégrale). Ouverture des commandes prévue après l'été.

**Inédit sur un modèle de la marque:** l'Epiq arbore le lettrage Skoda sur le montant arrière, un détail apparu sur le concept-car et conservé.

**Le petit SUV Epiq (4,17 m)** inaugure un nouveau design, symbolisé par une signature lumineuse en T, mais aussi par huit fentes (façon Jeep) intégrées aux boucliers avant et arrière. Suivant les finitions, il se chaussera de jantes de 17" en acier ou de 18" et 20" en alu.

**Toutes les versions s'équiperont de série** d'une instrumentation numérique de 5"/12,7 cm et d'un écran central de 13"/33 cm, avec des touches de raccourcis.

SKODA EPIQ

# UN SUV URBAIN ÉLECTRIQUE À PARTIR DE 23 000 € !

**L'Epiq compète la gamme 100 % électrique de Skoda (composée déjà de l'Elroq et de l'Enyaq), dont il constituera la porte d'entrée. Ses tarifs seront comparables à ceux de son homologue thermique, le Kamiq. Il inaugure, en plus, le nouveau design de la marque.**

Par Agnès Lasbarrères - Photos : Laurent Lacoste

Les différentes marques du groupe Volkswagen enchaînent les lancements de leurs nouveautés électriques. Après les citadines Cupra Raval et VW ID. Polo, voici le Skoda Epiq. Ce petit SUV partage beaucoup d'éléments techniques avec ses cousines et, en premier lieu, la plate-forme MEB+, ce qui en fait un modèle à traction. Il s'équipe des mêmes duos moteur-batterie : blocs de 116 et 135 ch avec accus de 37 kWh (LFP) et version de 211 ch avec un pack de 52 kWh (NMC). Skoda promet une autonomie allant de 310 à 430 km (selon la batterie). La charge rapide en courant continu (DC) est disponible de série dès l'entrée de gamme, mais elle est alors limitée à 50 kW. Sur la version de 211 ch, la puissance admise grimpe à 105 kW, ce qui permettrait de passer de 10 à 80 % en 22 minutes.

L'Epiq – pendant électrique du Kamiq (4,24 m) – affiche un format contenu (4,17 m) et adopte le nouveau langage stylistique baptisé "Modern Solid". Quelques éléments de ce design étaient d'ailleurs déjà apparus sur ses deux grands frères, tout d'abord sur l'Elroq (4,49 m) dévoilé en 2024, puis sur l'Enyaq (4,65 m), lors de son restylage en 2025. L'Epiq y ajoute une inédite signature lumineuse en forme de T, présente sur la face et la poupe, ainsi que des fentes sur les boucliers avant et arrière (rappelant l'élément caractéristique des Jeep), et un lettrage Skoda sur chaque montant arrière.

A l'intérieur, l'ambiance est assez minimaliste, avec une planche de bord horizontale, un mini-compteur numérique et un écran central de 13"/33 cm, de série. Et comme tous les modèles conçus sur la base technique MEB+, l'Epiq revendique un habitacle spacieux et, surtout, un coffre généreux, supérieur à la moyenne (475 dm³ soit 75 dm³ de plus que le Kamiq, pourtant plus long). Skoda annonce un prix catalogue d'entrée bien placé : à partir de 26 470 €*, soit 23 040 € avec la prime "coup de pouce" minimale. Arrivée en concession en septembre. ■

**Le volume de coffre est annoncé à 475 dm³ (dont 25 dm³ sous le plancher). Nouvel accessoire malin : un sac pour le câble facilement accessible.**

## En bref

- **Lancement :** septembre 2026
- **L x l x h, en m :** 4,17 x 1,80 x 1,58
- **Moteurs électriques :** 116, 135 et 211 ch
- **Batteries :** 37 et 52 kWh
- **A partir de :** 26 290 €*

** Hors prime "coup de pouce" (dont le montant chez Skoda varie de 3 450 à 5 170 €, en fonction du revenu fiscal).*

# SUV Des luttes fratricides

**Les SUV foisonnent chez les constructeurs qui redoublent de créativité pour justifier ce choix. Mais certains modèles se marchent parfois sur les pieds ! Selon les services marketing, évidemment, on gagne toujours à monter en gamme. Qu'en est-il vraiment ? Si vous hésitez entre deux frères d'une même famille, nous les avons départagés.**

Par Clément Raoul-Réa et Thierry Réaubourg

NICOLA SOLER

Plus grand, c'est mieux, mais moins cher, c'est bien… Au moment de choisir un SUV, il est de plus en plus fréquent d'hésiter entre deux modèles d'une même famille, les constructeurs ayant multiplié leurs offres. Chez Volkswagen, par exemple, on compte pas moins de trois SUV citadins ! Avec, évidemment, des écarts de prix parfois importants, y compris à moteur équivalent. Mais voilà : il ne suffit pas qu'une voiture soit un peu plus grande ou un peu plus moderne, pour justifier de casser sa tirelire. Encore faut-il qu'elle soit supérieure en confort, performances, consommation, équipements… Nous avons organisé sept duels fratricides entre des SUV proches dans leur gamme respective, en regardant bien le détail de ce qu'ils embarquent à un prix donné, en mesurant leur consommation et leur coffre, et en vous livrant, bien entendu, notre ressenti à leur volant. Vous pourrez ainsi faire votre choix avec toutes les clés en main. Et ne pas seulement vous laisser tenter par l'attrait du modèle supérieur, ou un prix aguicheur, qui cacherait des prestations décevantes.

## SEPT MATCHS ENTRE LES PETITS ET GRANDS SUV


| | |
|---|---|
| Cupra Formentor/Terramar | P. 15 |
| Opel Mokka/Frontera | P. 16 |
| Peugeot 408/3008 | P. 17 |
| Renault Symbioz/Austral | P. 18 |
| Skoda Elroq/Enyaq | P. 19 |
| Toyota Yaris Cross/C-HR | P. 20 |
| Volkswagen Taigo/T-Roc | P. 21 |

# CUPRA Le Formentor défie le Terramar

PHOTOS : FLORIAN GROUT

Plus récent que le Formentor, le Terramar est censé proposer des prestations un cran au-dessus grâce à la plate-forme plus moderne, partagée avec l'actuel Volkswagen Tiguan. Les tarifs sont par ailleurs très proches mais, à cause d'un malus au poids important (2075 €), le Terramar demande toujours un gros billet de plus que le Formentor. Plus long de 7 cm, le Terramar offre pourtant un peu moins d'espace aux jambes à l'arrière, même si son coffre est légèrement plus logeable. On s'y sent cependant un peu plus à l'aise, grâce à une largeur de caisse supérieure.

La vraie différence se ressent au volant. Plus lourd, plus souple, le Terramar n'a pas le talent de son petit frère : il est trop proche d'un Tiguan, un peu trop placide.

A l'inverse, le Terramar est agile, précis, joueur, en plus d'être performant. Les deux SUV partagent la même mécanique hybride rechargeable, mais elle n'est vraiment sportive qu'à bord du Formentor. Grâce à l'écart de poids de presque 200 kg en la faveur de ce dernier, les performances comme les mesures de consommation et d'autonomie électrique lui sont favorables, mais restent bonnes dans les deux cas. Bref, quitte à craquer pour un SUV Cupra, autant mettre le cap sur le Formentor. A part un peu plus d'espace dans le coffre et en largeur aux coudes, on n'y perd pas grand-chose, tout en économisant le malus au poids... Surtout, on profite d'un des SUV les plus plaisants à conduire du moment.

Plus ancien, l'intérieur du Formentor n'est pas démodé, grâce à l'adoption récente des mêmes écrans que le Terramar. A noter, on y est assis plus bas.

La qualité de fabrication est équivalente à celle du Formentor, mais l'ambiance, moins sportive. On apprécie la largeur supplémentaire.

| NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES) | Cupra Formentor | Cupra Terramar |
|---|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 498 cm³, 177 ch | 4 cylindres, 1 498 cm³, 177 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 115 ch | Moteur électrique 115 ch |
| Couple maxi (therm./électr.) | 250 Nm/330 Nm | 250 Nm/330 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 €/+ 430 € | 0 €/+ 2075 € |
| **Batterie** capacité utile | 19,7 kWh | 19,7 kWh |
| **Boîte** | Automatique, 6 vitesses | Automatique, 6 vitesses |
| **Vitesse maxi** | 220 km/h | 216 km/h |
| **Accélération** 1000 m D. A. | 27s6 | 28s1 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 3s9 | 4s2 |
| **Consommation** moyenne[1] | 7 l/100 km | 7,5 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville[1] | 6,6 /7,3 /7,2 l/100 km | 6,8 /7,6 /8,2 l/100 km |
| **Autonomie** électrique moyenne | 87 km | 83 km |
| **Poids** | 1737 kg | 1 921 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 64 m | 65 m |
| **Diamètre de braquage** | 11,1 m | 11,5 m |
| **Volume de coffre** | 362 dm³ | 390 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,45 x 1,84 x 1,53 | 4,52 x 1,87 x 1,59 |

*1. Consommation batterie vide.*

**L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN**

**DE SÉRIE SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Airbags (7) ● Phares adaptatifs matriciels ● Régulateur adaptatif, etc.

**AGRÉMENT :** aide au stat. AV/AR + caméra de recul ● Clé mains libres ● Climatisation auto. trizone ● Jantes 19", etc.

| LES DIFFÉRENCES | Cupra Formentor | Cupra Terramar |
|---|---|---|
| Conduite semi-autonome | 935 € | 1095 € |
| Sièges avant chauffants | Série | Indisponible |
| Système audio hi-fi | 800 € | 800 € |
| Toit panoramique | 1150 € | 1300 € |

| L'évaluation | Cupra Formentor | Cupra Terramar |
|---|---|---|
| Conduite | ▲ | ▲ |
| Confort | ▲ | ◆ |
| Habitabilité/coffre | ◆ | ◆ |
| Présentation/finition | ▲ | ▲ |
| Conso/autonomie électr. | ▲ | ◆ |
| Prix/équipement | ◆ | ▲ |

**Verdict : avantage au petit, le Formentor**

**Le Formentor évite le gros malus au poids du Terramar, et ne perd pas grand-chose en aspects pratiques. Surtout, il est bien plus sympa à conduire !**

***VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et le malus au poids.

▲ Très bien ◆ Bien ▲ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

# OPEL Le Mokka défie le Frontera

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Moins original que son cousin chez Peugeot (le 2008), moins confortable également, le Mokka propose en revanche une bien meilleure ergonomie.

La présentation n'est pas désagréable, mais les matériaux manquent de raffinement. L'atout principal du Frontera reste son habitabilité.

Deux SUV citadins se côtoient au sein de la gamme Opel. Surprise, le plus grand n'est pas nécessairement le plus cher. Cousin du Citroën C3 Aircross, le Frontera toise en effet le Mokka de 24 cm en longueur, alors qu'il coûte 1 800 € de moins (1 000 € en tenant compte des remises respectives) en finition GS, le cœur de gamme dans les deux cas. Un gabarit qui lui permet d'offrir une habitabilité supérieure à l'arrière, un coffre nettement plus volumineux et jusqu'à sept places (+ 850 €). Le troisième rang est à réserver aux enfants, aucun adulte ne pouvant décemment s'y installer. Le Frontera prend également l'avantage en matière de confort, avec un amortissement certes imparfait (trépidations), mais beaucoup moins ferme que celui du Mokka. Un SUV plus typé "sport", comme le suggère son design, mais aussi sa direction plus directe, son freinage mordant et les réglages de ses trains roulants, axés sur le dynamisme. Un peu plus svelte que son frère, il tire également meilleur parti du 1.2 hybride de 145 ch, en reprises tout particulièrement, et ce sans consommer davantage. La boîte auto. e-DCS6 a, hélas, les mêmes désagréables effets sur les deux modèles, avec de petits à-coups en ville et un sifflement entêtant lors des décélérations. Malgré sa finition perfectible, le Frontera l'emporte en ajoutant une dotation plus avantageuse à ses cotes intérieures généreuses, son confort honnête et son prix inférieur.

| NOS MESURES | Opel Mokka | Opel Frontera |
|---|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 3 cylindres, 1 199 cm³, 136 ch | 3 cylindres, 1 199 cm³, 136 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 28 ch | Moteur électrique 28 ch |
| Couple maxi | 230 Nm | 230 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | + 50 € / 0 € | + 260 € / 0 € |
| **Boîte** | Automatique, 6 vitesses | Automatique, 6 vitesses |
| **Vitesse maxi** | 192 km/h | 191 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 30s4 | 31s9 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 5s7 | 6s6 |
| **Consommation** moyenne | 6 l/100 km | 5,9 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 5,7 / 6,4 / 6 l/100 km | 5,4 / 6,4 / 5,9 l/100 km |
| **Réservoir** | 42 l | 44 l |
| **Poids** | 1 308 kg | 1 364 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 62 m | 65 m |
| **Diamètre de braquage** | 11,3 m | 11,3 m |
| **Volume de coffre** | 333 dm³ | 460 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,15 x 1,79 x 1,54 | 4,39 x 1,80 x 1,64 |

**L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN**

**DE SÉRIE SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Airbags (6) ● Phares leds + essuie-gl. auto. ● Régulateur/limiteur de vitesse.

**AGRÉMENT :** caméra de recul ● Clim auto. monozone ● Ecran tactile ● Jantes alliage 17" ● Mirror Screen ● Vitres AR surteintées.

| LES DIFFÉRENCES | Opel Mokka | Opel Frontera |
|---|---|---|
| Clé mains libres | 700 € (1) | 600 € (1) |
| GPS + chargeur à induction | 650 € (1) | Série |
| Régulateur de vitesse adaptatif | 1 300 € (1) | Indisponible |
| Surveillance des angles morts | 700 € (1) | Série |

*1. Inclus dans un pack.*

| L'évaluation | Opel Mokka | Opel Frontera |
|---|---|---|
| Conduite | ① | ▲ |
| Confort | ■ | ① |
| Habitabilité/coffre | ■ | ① |
| Présentation/finition | ① | ▲ |
| Consommation | ① | ① |
| Prix/équipement | ▲ | ① |

**Verdict : avantage au grand, le Frontera**

**Le Mokka, sexy et dynamique, est hélas moins gâté que son frère sur tout ce qui concerne la vie à bord (habitabilité, coffre, confort, équipement).**



***VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus $CO_2$ ou au poids.

# PEUGEOT La 408 défie le 3008

PHOTOS : NICOLAS SOLER

**Son intérieur n'a pas pris une ride. Pas plus que la finition léchée. Les compteurs 3D peu lisibles comme l'écran à l'ergonomie datée gâchent hélas la fête…**

**La grande dalle offre une bien meilleure lisibilité que celui de l'i-Cokpit de la 408. Certaines commandes restent hélas inutilement complexes.**

Entre berline et SUV, la 408 peine à trouver son public. Son récent restylage comme l'adoption d'une mécanique hybride rechargeable optimisée changeront-ils la donne ? Au volant, en tout cas, le résultat s'avère assez convaincant. Car en dépit du poids de sa batterie, la Lionne affiche toujours un joli jeu de jambes. Revendiquant désormais 240 ch, cette version PHEV en donne aussi pour son argent côté performances et reprises. On regrette toutefois la lourdeur de sa direction, qui souffre aussi d'effets de couple lorsqu'on accélère fort. Des montées en régime un peu trop sonores par ailleurs… Moins tonique, mais mieux insonorisé et surtout bien plus moelleux en suspensions (les roues de 20" dégradent le confort sur la 408), le 3008 se contente de son côté d'un ensemble plug-in hybride de 225 ch. Moins de brio, mais davantage d'efficience (plus grosse batterie), qu'il s'agisse d'autonomie électrique ou de consommation. L'écart peut en effet atteindre 0,5 l/100 km en sa faveur, sur l'autoroute. Malgré son comportement routier bien moins dynamique (227 kg de plus sur la balance !), le 3008 a donc notre préférence, sachant qu'il propose par ailleurs des écrans mieux conçus et un coffre de meilleure capacité. Il ne réclame en outre que 500 €* de plus, en finition GT, versus la 408 GT Exclusive. Celle-ci profite par contre de l'excellent système hi-fi Focal comme du chargeur 7,4 kW (indispensable pour se brancher sur une Wallbox), optionnels sur le SUV.

| NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES) | Peugeot 408 | Peugeot 3008 |
|---|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1568 cm³, 180 ch | 4 cylindres, 1568 cm³, 150 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 125 ch | Moteur électrique 125 ch |
| Couple maxi | 360 Nm | 350 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 €/+ 720 € | 0 €/+ 2810 € |
| **Batterie** capacité utile | 14,6 kWh | 17,8 kWh |
| **Boîte** | Automatique, 7 vitesses | Automatique, 7 vitesses |
| **Vitesse maxi**(1) | 233 km/h | 220 km/h |
| **Accélération** 1000 m D. A. | 27s8 | 28s6 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 3s8 | 4s6 |
| **Consommation** moyenne(2) | 7,2 l/100 km | 7 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 6,6 /7,2 /7,8 l/100 km | 7 /6,7 /7,4 l/100 km |
| **Autonomie** électrique moyenne | 62 km | 67 km |
| **Poids** | 1742 kg | 1969 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m | 65 m |
| **Diamètre de braquage** | 11,6 m | 10,9 m |
| **Volume de coffre** | 405 dm³ | 520 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,69 x 1,86 x 1,48 | 4,55 x 1,90 x 1,65 |

*1. Donnée constructeur. 2. Batterie vide.*

**L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN**

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Airbags (6) ● Phares Matrix (408)/Pixel LED (3008) ● Régul. de vit. adaptatif.

**AGRÉMENT:** caméra de recul ● Clé mains libres ● Clim bizone ● GPS ● Hayon électr. ● Mirror Screen ● Sièges AV électr. chauffants, etc.

| LES DIFFÉRENCES | Peugeot 408 | Peugeot 3008 |
|---|---|---|
| Chargeur embarqué 7,4 kW | Série | 400 € |
| Conduite semi-auton./Cam. 360° | Indisponible/Série | 1450 € (pack) |
| Système audio hi-fi Focal | Série | 850 € |
| Toit ouvrant panoramique | 1100 € | 1250 € |

| L'évaluation | Peugeot 408 | Peugeot 3008 |
|---|---|---|
| Conduite | ◆ | ▲ |
| Confort | ◆ | ▲ |
| Habitabilité/coffre | ▲ | ◆ |
| Présentation/finition | ◆ | ▲ |
| Conso/autonomie électr. | ▲ | ◆ |
| Prix/équipement | ▲ | ▲ |

**Verdict : avantage au petit, le 3008**

**Plus cher et un chouïa moins généreux en équipements, le 3008 GT Plug-in 225 compense avec son confort de haut vol et un coût à l'usage un peu plus favorable.**

▲ Très bien ◆ Bien ▲ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

# RENAULT Le Symbioz défie l'Austral

NICOLAS SOLER

NICOLAS SOLER

Semblable à celle de la Clio V, du Captur et de l'Arkana, la planche de bord commence à faire datée. La finition reste néanmoins de bonne facture.

RENAULT

Plus "techno" et plus "chic" que son frangin, l'Austral profite aussi de sièges garantissant un meilleur maintien. Appréciable sur longue distance.

Maxi-citadin ou mini-compact ? Avec 4,42 m, le Symbioz est assis entre deux chaises… Ce qui est certain, c'est qu'il dérive du Captur (le petit SUV de la gamme), planche de bord comprise, quand l'Austral partage sa plate-forme (et sa planche de bord) avec les Espace et Rafale. Nos deux prétendants utilisent le même type d'hybridation, avec deux moteurs électriques, dont un logé au cœur d'une originale boîte de vitesses à crabots. Le Symbioz profite d'un "gros" quatre cylindres 1.8, mais sans turbo, quand l'Austral a recours à un petit trois cylindres 1.2 avec turbo. C'est celui-ci qui délivre le plus de puissance, ainsi que les blocs électriques qui l'épaulent, conférant à l'Austral 40 ch de plus au cumul, et les meilleures "perfs", en reprises notamment. L'ensemble a en revanche 230 kg de plus à tracter, ce qui se traduit par un appétit un peu plus élevé, mais aussi moins de discrétion sonore. Mêmes agaçantes hésitations côté boîte automatique…Quant au freinage, il manque d'homogénéité dans les deux cas, avec une pédale tantôt molle, tantôt brutale. Un peu plus sobre, le Symbioz est aussi moins cher : en haut de gamme Iconic, il permet d'économiser 3600 €* face à l'Austral "de base" (Evolution), à la dotation moins fournie. Au final, en dépit d'une habitabilité inférieure (en largeur, surtout), le Symbioz "fait le job", sachant qu'il bénéficie déjà d'un volume de coffre très correct comme d'une pratique banquette coulissante.

| NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES) | Renault Symbioz | Renault Austral |
|---|---|---|
| **Moteur** essence | 4 cyl., 1 789 cm³, 109 ch | 3 cyl. turbo, 1 199 cm³, 130 ch |
| Hybridation | 2 moteurs électr. 49 + 20 ch | 2 moteurs électr. 64 + 39 ch |
| Couple maxi | 205 Nm | 205 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 €/0 € | 0 €/+ 970 € |
| **Boîte** | Automatique, 4 + 2 vitesses | Automatique, 4 + 2 vitesses |
| **Vitesse maxi** | 180 km/h | 178 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 31s7 | 30s5 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 6s7 | 4s7 |
| **Consommation** moyenne | 5,8 l/100 km | 6,1 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 5,5 /6,3 / 5,6 l/100 km | 6,1 /6,6 / 5,7 l/100 km |
| **Réservoir** | 48 l | 55 l |
| **Poids** | 1 447 kg | 1 676 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 65 m | 68 m |
| **Diamètre de braquage** | 11,4 m | 11,4 m (1) |
| **Volume de coffre** (2) | 480/610 dm³ | 525/650 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,42 x 1,80 x 1,58 | 4,54 x 1,83 x 1,65 |

*1. 10,7 m avec les 4 roues directrices optionnelles. 2. Banquette coulissante reculée/avancée.*

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**DE SÉRIE SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Airbags (7) ● Phares à leds et essuie-gl. auto. ● Régul. de vitesse adaptatif.

**AGRÉMENT :** banquette coulissante ● Cam. de recul ● Clé mains libres ● Clim auto. (Austral : bizone) ● GPS ● Hayon électr. ● Mirror Screen, etc.

| LES DIFFÉRENCES | Renault Symbioz | Renault Austral |
|---|---|---|
| Conduite semi-autonome | Série | Indisponible |
| Sièges avant chauffants | Série | 200 € |
| Stationnement semi-autonome | Série | Indisponible |
| Toit panoramique opacifiant | 1 500 € | Indisponible |

| L'évaluation | Renault Symbioz | Renault Austral |
|---|---|---|
| Conduite | ① | ▲ |
| Confort | ① | ▲ |
| Habitabilité/coffre | ▲ | ① |
| Présentation/finition | ① | ▲ |
| Consommation | ▲ | ① |
| Prix/équipement | ▲ | ▲ |

**Verdict : avantage au petit, le Symbioz**

**Sauf besoin impératif d'espace (trois enfants à caser), auquel cas l'Austral a son mot à dire, l'excellent rapport prix/prestations du Symbioz fait mouche.**



***VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus $CO_2$ ou au poids.

# SKODA L'Elroq défie l'Enyaq

PHOTOS : NICOLAS SOLER

**Elroq**

Il est quasiment impossible de faire la différence entre les deux planches de bord. L'ergonomie est soignée et les rangements se montrent nombreux.

**Enyaq**

L'Enyaq (ici avec une sellerie cuir cognac en option) reçoit de série une clim auto. trizone et une banquette que l'on peut rabattre électriquement depuis le coffre.

Difficile de distinguer les deux SUV électriques de Skoda, même lorsqu'ils sont garés côte à côte ! Et pour cause : depuis son récent restylage, l'Enyaq reprend la face de l'Elroq, et les différences sont par ailleurs très mineures. Même chose aux places avant : la planche de bord est identique si l'on ignore les choix des matériaux en fonction des finitions. Et l'écart de prix ? En optant pour la même version sur les deux SUV, on prive l'Elroq de la clim auto. trizone de série, ou de la banquette arrière rabattable depuis le coffre. Les deux frères sont par ailleurs très bien équipés dans ce milieu de gamme Plus : conduite semi-autonome, phares matriciels… Sauf que l'Enyaq est facturé 4 200 €* de plus que l'Elroq ! Qu'est-ce qui justifie une telle différence de prix pour des modèles pourtant très proches sur le papier ? Pas leur base technique : ils héritent des mêmes moteurs et batteries, par ailleurs éligibles à la surprime pour celles fabriquées en Europe. Les autonomies, très satisfaisantes avec leur batterie de 82 kWh, sont logiquement très proches l'une de l'autre, au léger avantage de l'Elroq. Même constat pour les performances et les sensations de conduite. On ne gagne pas non plus sur le plan de l'habitabilité : l'espace aux jambes est le même (et satisfaisant). Seul le coffre se démarque vraiment : l'Enyaq gagne 118 dm³ par rapport à l'Elroq. Voilà qui fait cher le supplément pour les bagages en soute…

| NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES) | Skoda Elroq | Skoda Enyaq |
|---|---|---|
| **Moteur** électrique | Synchrone à aimants perm. | Synchrone à aimants perm. |
| Couple maxi | 545 Nm | 545 Nm |
| Prime "coup de pouce"/CEE | - 4600 €/0 € | - 4600 €/0 € |
| **Batterie** capacité utile | 82 kWh | 82 kWh |
| **Boîte** | Automatique, 1 vitesse | Automatique, 1 vitesse |
| **Vitesse maxi** | 182 km/h | 180 km/h |
| **Accélération** 1000 m D. A. | 27s6 | 27s9 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 3s8 | 3s9 |
| **Autonomie** moyenne | 440 km | 425 km |
| Route/Autoroute/Ville | 490/360/470 km | 460/350/470 km |
| **Temps de charge** Wallbox/Secteur | 12 h 30/58 h | 12 h 30/58 h |
| Sur borne rapide[1] | 28 min (à 175 kW maxi) | 28 min (à 175 kW maxi) |
| **Poids** | 2 104 kg | 2 140 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 63 m | 66 m |
| **Diamètre de braquage** | 10 m | 10 m |
| **Volume de coffre** | 470 dm³ | 588 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,49 x 1,89 x 1,65 | 4,65 x 1,88 x 1,62 |

*1. De 10 à 80 %, donnée constructeur.*

**L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN**

**DE SÉRIE SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Airbags (7) ● Conduite semi-auton. ● Phares (Matrix LED) et essuie-gl. auto.

**AGRÉMENT :** aide au stationnement AV/AR + cam. de recul ● Clim auto. ● Ecran 13"/33 cm avec GPS et Mirror Screen, etc.

| LES DIFFÉRENCES | Skoda Elroq | Skoda Enyaq |
|---|---|---|
| Clim auto. trizone | Pack à 600 € | Série |
| Banquette AR rabattable électr. | Indisponible | Série |
| Pompe à chaleur | 1 100 € | 1 120 € |
| Suspensions pilotées | Pack à 980 € | Pack à 3 700 € |

| L'évaluation | Skoda Elroq | Skoda Enyaq |
|---|---|---|
| Conduite | ◆ | ◆ |
| Confort | ◆ | ◆ |
| Habitabilité/coffre | ◆ | ▲ |
| Présentation/finition | ◆ | ◆ |
| Autonomie | ▲ | ▲ |
| Prix/équipement | ▲ | ◆ |

**Verdict : avantage au petit, l'Elroq**

**Elroq et Enyaq sont si proches qu'il en devient difficile de les différencier. Sauf au moment de passer à la caisse ! L'Elroq en donne plus pour son argent.**

▲ Très bien ◆ Bien ▲ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

# TOYOTA Le Yaris Cross défie le C-HR

NICOLAS SOLER

Yaris Cross

NICOLAS SOLER

La planche de bord vieillotte comme les plastiques de qualité très moyenne n'avantagent pas le SUV citadin. Belle dotation de série, par contre.

C-HR

TOYOTA

Avec son design et ses matériaux plus valorisants, le C-HR joue les séducteurs. Et, bonne surprise, l'équipement se montre généreux dès les premiers niveaux de finitions.

| NOS MESURES | Toyota Yaris Cross | Toyota C-HR |
|---|---|---|
| **Moteur** essence | 3 cylindres, 1 490 cm³, 92 ch | 4 cylindres, 1798 cm³, 98 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 80 ch | Moteur électrique 95 ch |
| Couple maxi | 185 Nm | 185 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | +75 €/0 € | 0 €/0 € |
| **Boîte** | Auto. à variation continue | Auto. à variation continue |
| **Vitesse maxi** | 155 km/h | 167 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 33s6 | 33s |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 8s2 | 7s8 |
| **Consommation** moyenne | 5,9 l/100 km | 5,8 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 5,9/6,9/4,8 l/100 km | 5,9/6,7/4,9 l/100 km |
| **Réservoir** | 36 l | 43 l |
| **Poids** | 1 260 kg | 1 487 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m | 67 m |
| **Diamètre de braquage** | 11,3 m | 11,8 m |
| **Volume de coffre** | 436 dm³ | 390 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,20 x 1,77 x 1,60 | 4,36 x 1,83 x 1,56 |

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Phares (leds) et essuie-gl. auto. ● Régul. de vit. adaptatif. ● Surv. angles morts.

**AGRÉMENT:** cam. de recul ● Clé mains libres ● Clim auto. (bizone sur C-HR) ● GPS ● Mirror Screen ● Sièges et volant chauffants*.

| LES DIFFÉRENCES | Toyota Yaris Cross | Toyota C-HR |
|---|---|---|
| Affichage tête haute | 1900€ (1) | Indisponible |
| Hayon motorisé | 1900€ (1) | Indisponible |
| Toit panoramique | 1900€ (1) | Indisponible |
| Jantes alu | 17" | 18" |

*1. Inclus dans un pack.*

| L'évaluation | Toyota Yaris Cross | Toyota C-HR |
|---|---|---|
| Conduite | ■ | ▲ |
| Confort | ■ | ■ |
| Habitabilité/coffre | ▲ | ■ |
| Présentation/finition | ▲ | ① |
| Consommation | ▲ | ▲ |
| Prix/équipement | ▲ | ▲ |

## Verdict : avantage au grand, le C-HR

**Habitacle moins confiné, grand coffre et belle dotation de série : le Yaris Cross se défend. Mais à la conduite, le C-HR, pas si cher au final, prend l'avantage…**

Ne jamais se fier aux prix catalogue chez Toyota. Le constructeur japonais entretient en effet, depuis des années, une politique tarifaire axée sur les remises. Et celles-ci sont parfois généreuses : - 3 000 € en ce moment sur un Yaris Cross, en vue d'écouler les stocks avant l'arrivée de la version restylée, à la rentrée. Intéressant, car ce SUV citadin n'est pas réputé bon marché. Pas plus que son grand frère : un certain C-HR. Lequel profite, de son côté, d'un rabais de 4 000 € ! Il est ainsi possible de repartir à son volant sans dépenser beaucoup plus (+ 1 450 €) en optant pour la finition Design. Celle-ci est déjà très bien équipée (régulateur de vitesse adaptatif, clim auto. bizone, caméra de recul, GPS, surveillance des angles morts), quand le Yaris Cross se présente, à prix équivalent, avec des habits "chics" (GR Sport). Sa finition reste néanmoins en retrait face à celle, plus valorisante, d'un C-HR. Mais ce dernier n'est guère plus accueillant à l'arrière, malgré son gabarit supérieur. Le coffre du Cross garde aussi l'avantage en volume comme en praticité (banquette 40/20/40, double plancher modulable). C'est finalement au volant que le C-HR se détache, avec un ensemble châssis/direction plus dynamique et une mécanique hybride offrant un meilleur rapport agrément/sobriété. Les relances plus franches et moins sonores, ainsi que l'amortissement moins remuant (mais ferme) assurent également un confort supérieur.



*** VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus $CO_2$.

# VOLKSWAGEN Le Taigo défie le T-Roc

ARNAUD SAUNIER

VOLKSWAGEN

C'est à l'intérieur que le Taigo a le plus vieilli. Et la qualité générale est un gros cran en dessous de celle du T-Roc. Mais le tout reste fonctionnel.

ARNAUD SAUNIER

On se sent vraiment à bord d'un SUV de la catégorie supérieure ici : plus de largeur, grands écrans modernes, matériaux flatteurs…

Pas moins de cinq ans séparent les lancements respectifs du Volkswagen Taigo (2020) et de l'actuel T-Roc (2025). Techniquement, l'intérieur du Taigo remonte même à 2017, puisqu'il est tiré directement de celui de la petite Polo. Fort logiquement, l'ancien de la bande est plus daté. Mais faire le bon choix ne revient pas à forcément miser sur la nouveauté. Les différences entre ces deux modèles sont majeures mais, il est vrai, souvent à l'avantage du T-Roc. Face au trois cylindres du Taigo, ce dernier avance un quatre cylindres micro-hybride. Certes, à puissance similaire, il perd un peu en performances, à cause de son poids plus important, et il n'est pas plus sobre, pour les mêmes raisons. Mais il est encore plus discret à l'usage et plus doux. Le gabarit du T-Roc est aussi plus imposant que celui du Taigo, et cela se ressent à bord. Plus que les 2 cm de gagnés en longueur aux jambes à l'arrière, ce sont surtout les 5 cm de plus en largeur aux coudes aux places arrière qui renforcent l'impression d'espace. Le T-Roc est par ailleurs plus silencieux et plus confortable. Des arguments appuyés par un surcoût de moins de 1 000 €, grâce à la belle remise (13 %) pratiquée actuellement chez VW sur le T-Roc. Reste au Taigo un équipement légèrement plus étoffé, avec notamment la conduite semi-autonome, de série. Insuffisant pour recoller au score d'un T-Roc aux prestations très complètes.

| NOS MESURES | Volkswagen Taigo | Volkswagen T-Roc |
|---|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 3 cylindres, 999 cm³, 116 ch | 4 cylindres, 1 498 cm³, 116 ch |
| Hybridation | Non | Alterno-démarreur 48 V |
| Couple maxi | 200 Nm à 2 000 tr/min | 200 Nm à 2 000 tr/min |
| Malus $CO_2$/au poids | +650 €/0 € | +650 €/0 € |
| **Boîte** | Automatique, 7 vitesses | Automatique, 7 vitesses |
| **Vitesse maxi** | 191 km/h | 182 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 32s6 | 33s5 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 7s1 | 8s4 |
| **Consommation** moyenne | 6,3 l/100 km | 6,4 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 6/6,2/6,8 l/100 km | 6,3/6/6,9 l/100 km |
| **Réservoir** | 40 l | 50 l |
| **Poids** | 1 245 kg | 1 413 kg |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m | 64 m |
| **Diamètre de braquage** | 10,7 m | 11,1 m |
| **Volume de coffre** | 419 dm³ (1) | 470 dm³ |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,27 x 1,76 x 1,52 | 4,38 x 1,83 x 1,58 |

*1. Avec roue de secours galette, en option.*

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**DE SÉRIE SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP ● AFIL active ● Phares (leds) avec gestion pleins phares auto. ● Régulateur adaptatif, etc.

**AGRÉMENT :** aide au stat. AR + cam. de recul ● Clim auto. ● Ecran central avec Mirror Screen ● Jantes alu 16", etc.

| LES DIFFÉRENCES | Volkswagen Taigo | Volkswagen T-Roc |
|---|---|---|
| Clim auto. multizone | 455 € (bizone) | 500 € (trizone) |
| Conduite semi-autonome | Série | Indisponible |
| GPS | Série | 1 160 € |
| Toit panoramique | 1 015 € | 1 260 € |

| L'évaluation | Volkswagen Taigo | Volkswagen T-Roc |
|---|---|---|
| Conduite | ◆ | ◆ |
| Confort | ▲ | ◆ |
| Habitabilité/coffre | ◆ | ▲ |
| Présentation/finition | ▲ | ▲ |
| Consommation | ▲ | ▲ |
| Prix/équipement | ◆ | ▲ |

**Verdict : avantage au grand, le T-Roc**

**Plus moderne, plus confortable et plus logeable, le T-Roc n'est, en outre, pas plus cher dans cette version. Victoire logique, même si le Taigo reste d'actualité.**

▲ Très bien ◆ Bien ▲ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

HYBRIDE

**JEEP COMPASS**

1.2 E-HYBRID ALTITUDE – 145 CH

**39 190 € 38 400 €***

PREMIER TEST DU NOUVEAU JEEP COMPASS

# Le clone qui cultive ses différences

**Le Compass change de dimension et reprend une base technique déjà utilisée par trois autres SUV compacts de la famille Stellantis. A partir de ce patrimoine génétique commun, il entend proposer des prestations à la hauteur de la réputation (et des tarifs) de Jeep…**

Par David Bouillaux
Photos : Arnaud Saunier

La mutualisation bat son plein au sein du groupe Stellantis, et Jeep en profite pleinement, notamment pour son nouveau Compass. Avec des dimensions revues à la hausse par rapport à son devancier (+ 14 cm en longueur et + 8 cm en largeur), il s'affirme sur le segment très concurrentiel des SUV compacts. Après les Citroën C5 Aircross et Opel Grandland, le Compass adopte à son tour la base technique (châssis et moteurs) du Peugeot 3008. Visuellement, cette troisième génération affiche une personnalité affirmée : arêtes saillantes, garde au sol surélevée, protections de carrosserie… Bien sûr, on retrouve la calandre à sept fentes verticales, réinterprétée, ainsi que des passages de roue carrés, signature de Jeep.

## Sobre, agile, mais peu confortable

Déception en revanche pour les fidèles de la marque : le Compass, qui reprend les motorisations de ses cousins, ne propose pas de transmission 4x4. Pour l'instant, du moins, une version électrique à deux moteurs étant prévue. En attendant, on a le choix entre une déclinaison 100 % électrique de 74 kWh (213 ch), une hybride rechargeable (225 ch), ou une hybride 48 V (145 ch), testée ici. Malgré sa faible cylindrée, cette mécanique affiche des performances convenables en toutes circonstances. La consommation du trois cylindres se montre également très honorable pour un SUV essence de cette catégorie : 6,6 l/100 km en moyenne selon nos mesures, et 0,3 l/100 km de plus à 130 km/h. Des valeurs très proches de celles du 3008 pareillement motorisé. Dommage alors, surtout en ville, que ce système hybride manque de fluidité à basse vitesse, en raison de petits à-coups répétés de la boîte de vitesses électrifiée. Rien de rédhibitoire, cela dit… Les principales différences avec ses cousins apparaissent au niveau du comportement routier. Contre toute attente, le Jeep se montre à son avantage dans les virages. Stable sur ses appuis, doté d'une direction précise et moins sujet aux mouvements de caisse, il s'avère plus plaisant à mener que le Peugeot. Revers de la médaille : un confort trop ferme, assorti de nombreuses trépidations.

## Austère, mais plutôt efficace

A bord, malgré une présentation soignée, l'habitacle ne respire franchement pas la joie de vivre. L'ambiance est très sombre, et l'on remarque de nombreux plastiques durs et sensibles aux rayures situés dans des zones vulnérables, comme les seuils et montants de porte. Cela étant, l'ensemble paraît robuste et le mobilier bien arrimé. On apprécie par ailleurs les nombreux espaces de rangement et l'ergonomie soignée de certaines fonctions, notamment la molette de commande de boîte. Les passagers bénéficient quant à eux d'une habitabilité confortable à l'arrière, avec un bel espace pour les jambes (supérieur à ce qu'offre le Peugeot 3008, à l'empattement un peu plus court), tandis que le grand coffre se révèle assez spacieux (550 dm³).

*** VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

## Parlons BUDGET

- **LE VRAI PRIX :** la remise de 1 500 € accordée par Jeep compense largement le malus lié au $CO_2$, d'un montant de 740 €.
- **L'ENTRETIEN :** à effectuer chaque année ou tous les 25 000 km.
- **L'ÉQUIPEMENT :** Jeep ne propose que deux niveaux de finition. Ici, la version de base Altitude se distingue par son bon rapport prix/équipement et offre déjà l'essentiel. Le haut de gamme Summit, richement doté (Matrix Led, jantes 19"…), coûte 3 300 € de plus.

La garde au sol surélevée, les éléments de protection ainsi que le système Select Terrain et ses quatre modes de conduite aident le Jeep à s'aventurer hors des sentiers battus, sans en faire pour autant un véritable franchisseur.

Nombre de places: 5

Volume : 550 dm³

A l'arrière, les occupants bénéficient d'un bel espace pour voyager confortablement, ainsi que de deux prises USB-C. Le grand coffre, aux parois bien carrées, se montre pratique à charger et dispose d'un plancher modulable.

La banquette, au dossier fractionnable en trois parties (40/20/40) de série, constitue également un atout pour moduler l'espace. Côté nouvelles technologies, le Compass n'a pas à rougir. Les compteurs numériques, très lisibles, et le large écran multimédia (16"/40 cm) jouent en sa faveur. Deux niveaux de finition sont proposés. Bonne nouvelle, l'entrée de gamme Altitude (ici à l'essai) en offre déjà pour son argent, avec l'aide au stationnement avant/arrière associée à une caméra de recul, la conduite semi-autonome ou encore le GPS. Une dotation un peu plus généreuse que celle du 3008 Allure, affiché à 1 310 € de plus. Cependant – et cela change tout –, le Peugeot bénéficie d'une remise potentielle de 13 % qui abaisse son tarif à 35 800 €*, là où Jeep n'accorde pour l'instant qu'une remise de 1 500 € (environ 4 %) pour sa nouveauté, portant son prix final à 38 400 €*, soit 2 600 €* de plus. Même constat pour ses cousins, les Citroën C5 Aircross et Opel Grandland, qui profitent de remises plus généreuses. Espérons que Jeep suive bientôt la même tendance… ■

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP AFIL active Airbags (6) Code/phares auto. Conduite semi-autonome de niveau 2 Freinage d'urgence auto. Phares (à leds) et essuie-glaces auto. Rétro intérieur jour/nuit auto., etc.

**AGRÉMENT:** accès mains libres Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul Banquette 40/20/40 Clim auto. bizone Compteurs numériques 10,25"/26 cm Ecran tactile 16"/40 cm avec GPS et Mirror Screen Jantes alu 18" Rétros rabattables électriquement, etc.

**EN OPTION AGRÉMENT:** chargeur de smartphone à induction + caméra 360° + hayon motorisé (1 450 €) Conduite autonome de niveau avancée (1 750 €) Sièges AV et volant chauffants (950 €) Toit ouvrant panoramique + hi-fi (1 950 €), etc.

Le nouveau Compass repose sur la même plate-forme que trois autres SUV compacts du groupe Stellantis. Cependant, le Jeep se distingue nettement de ses cousins par son design très cubique.

Idéalement située au centre, la commande de boîte façon molette se révèle très facile à utiliser. A gauche, un sélecteur permet de passer d'un mode de conduite à un autre.

### NOS MESURES

| | |
|---|---|
| **Vitesse maxi** (1) | 192 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 32s2 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 7s |
| **Consommation** moyenne | 6,6 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 6/6,9/6,9 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 833 km |
| **Poids** | 1 650 kg |
| **Diamètre de braquage** | 11,5 m |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 65 m |

*1. Donnée constructeur.*

### LA TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 3 cylindres, 1 199 cm³ |
| Hybridation | 1 moteur électrique 28 ch |
| Puissance maxi | 145 ch à 5500 tr/min |
| Couple maxi | 230 Nm à 1 750 tr/min |
| **Batterie** lithium-ion | 0,4 kWh (utiles) |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 7 CV/127 g/km |
| Malus $CO_2$/au poids | + 740 €/0 € |
| **Transmission** | Aux roues avant |
| Boîte | Automatique, 6 vitesses |
| **Pneus** | 225/60 R18 |
| **Réservoir** | 55 litres |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,55 x 1,90 x 1,68 |
| **Durée de garantie** (3) | 8 ans ou 160 000 km |

*3. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).*

### À LA LOUPE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Accès à bord | ■ | Facilité à manœuvrer | ■ |
| Bruits aérodynamiques | ■ | Facilité de contrôle des niveaux | ■ |
| Bruit/vibrations du moteur | ■ | Protection carrosserie | ■ |
| Agrément boîte automatique | ■ | Roue de secours (kit de réparation) | ■ |
| Confort des sièges avant | ■ | | |
| Confort des suspensions | ■ | Sensation pédale de frein | ■ |
| Direction | ■ | Souplesse à basse vitesse | ■ |

### NOTRE ÉVALUATION

**Le Jeep Compass 1.2 e-Hybrid Altitude** (38 400 €*, 145 ch) est évalué parmi les SUV compacts hybrides essence d'environ 150 ch, dont:
**Citroën C5 Aircross 1.2 Hybrid Plus** (34 400 €*, 145 ch), **Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid GS** (36 800 €*, 145 ch), **Peugeot 3008 1.2 Hybrid Allure** (35 800 €*, 145 ch), Renault **Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech Techno** (32 800 €*, 160 ch).

| | |
|---|---|
| **Comportement routier** | ■ |
| **Equipements de sécurité** | ■ |
| **Agrément/performances** | ■ |
| **Confort/insonorisation** | ■ |
| **Equipements de confort/garantie** | ■ |
| **Habitabilité/coffre** | ■ |
| **Aspects pratiques** | ■ |
| **Présentation/finition** | ■ |
| **Consommation** | ■ |
| **Prix** | ■ |

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

## POSTE DE CONDUITE

Entre la bonne lisibilité des compteurs numériques, une visibilité globale correcte et la position de conduite surélevée, on se sent bien installé au volant du Compass. Les sièges, bien creusés, offrent un excellent maintien. Seul bémol : les assises sont un peu fermes.

| | |
|---|---|
| Réglage des sièges | |
| Maintien des sièges | |
| Simplicité des commandes | |
| Visibilité AV/AR | / |
| Eclairage intérieur | |
| Lisibilité des compteurs | |

## AIDES À LA CONDUITE

Dès la version de base Altitude, le Compass propose les classiques, et même plus avec la conduite semi-autonome de niveau 2. Si ce système apporte un réel gain de confort lorsque la circulation se fluidifie, le Compass a toutefois tendance à se déporter légèrement vers la ligne de gauche, obligeant à corriger fréquemment la trajectoire. Un raccourci permet d'accéder aux aides, mais leur désactivation nécessite plusieurs manipulations.

| | |
|---|---|
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série |
| Conduite semi-autonome | Série |
| Phares/Essuie-glaces auto. | Série/Série |
| Feux de route auto./Phares adaptatifs | Série/Indisp |
| Assistance au créneau | Indisponible |
| Facilité de réglage des alertes | |

## ÉCRAN TACTILE

Situé au centre de la console, le très grand écran de 16"/40 cm oblige à quitter la route des yeux pour naviguer dans les menus. Par ailleurs, le système, qui n'est pas des plus modernes, manque parfois de réactivité.

| | |
|---|---|
| Facilité d'utilisation | |
| Lisibilité | |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS | Série |



*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

DAVID BOUILLAUX

Le passager avant bénéficie d'un espace de rangement généreux au niveau de la planche de bord.

DAVID BOUILLAUX

Par temps de pluie, la visibilité arrière n'est pas optimale. La large vitre arrière est balayée par un essuie-glace riquiqui.

## FINITION

L'ensemble apparaît bien assemblé et certaines parties de la planche de bord profitent de matériaux de qualité. Toutefois, les plastiques durs restent globalement trop nombreux, à l'avant comme à l'arrière, et trop exposés.

| | |
|---|---|
| Qualité des matériaux | |
| Qualité des assemblages | |
| Résistance aux rayures | |

## CHAUFFAGE/CLIM'

Comme pour ses cousins du groupe Stellantis, le réglage de la température passe par l'écran tactile. Des raccourcis situés juste en dessous facilitent l'accès à d'autres fonctions.

| | |
|---|---|
| Simplicité des commandes | |
| Réglages gauche/droite | Série |
| Aérateurs arrière | Série |
| Discrétion de la soufflerie | |

## RANGEMENT

Les rangements se montrent à la fois nombreux, spacieux et pratiques, notamment ceux situés entre les deux sièges avant. Le passager bénéficie lui aussi d'un large espace de rangement au niveau de la console (voir "Bien vu").

| | |
|---|---|
| Taille boîte à gants | |
| Taille vide-poches | |
| Emplacement charge smartphone | Série |
| Aumônières/vide-poches AR | Série/Indisp |

## SYSTÈME AUDIO

Compris dans un pack (avec toit ouvrant panoramique) facturé 1 950 €, le système hi-fi Focal (9 haut-parleurs et Subwoofer) se révèle convaincant.

| | |
|---|---|
| Qualité du son | |
| Simplicité des commandes | |
| Système hi-fi | 1 950 € |

## LE VERDICT

**INTÉRESSANT**

***Mutation réussie pour le Compass, qui profite désormais d'une habitabilité généreuse et d'une mécanique sobre. Le Jeep pâtit toutefois de suspensions trop fermes et d'une remise moins avantageuse que celle de ses cousins.***

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

LE SUV S'ALLONGE POUR VISER LE PEUGEOT E-5008

# L'électrique des champs

**Le Toyota bZ4X, jusqu'à présent discret, se décline désormais en une originale version break baptisée Touring. Ainsi métamorphosé, le crossover électrique japonais a peut-être trouvé de quoi sortir de l'anonymat : une dose de charisme et, au passage, un coffre plus grand !**

Par Antoine Arnoux
Photos : Adrien Cortesi

Avons-nous affaire à l'héritier des breaks tout-chemin Volvo Cross Country et Audi Allroad, aujourd'hui disparus ? Ce costaud au look rustique assumé reprend en effet l'esprit de ces baroudeurs nés dans les années 1990. Protections de carrosserie en plastique brut, garde au sol généreuse (21 cm) et possibilité d'opter pour une version à quatre roues motrices… Le parallèle s'arrête là : le bZ4X Touring est en réalité la variante étirée du SUV du même nom, premier modèle 100 % électrique Toyota, resté plutôt discret depuis son lancement en 2022. Reconnaissons-le, celui-ci s'est surtout fait remarquer par ses prestations décevantes à l'époque (autonomie, recharge). La copie a toutefois été en partie rectifiée entre-temps, avec de sérieuses optimisations (pompe à chaleur, préconditionnement de batterie…), peu avant l'arrivée de cette déclinaison.

Techniquement, le Touring se démarque du bZ4X "tout court" par son porte-à-faux arrière allongé de 14 cm, portant la longueur à 4,83 m, au coude-à-coude avec un Peugeot E-5008, notamment. Le volume de coffre grimpe quant à lui à 669 dm³ (217 dm³ supplémentaires), et revendique une belle longueur de chargement une fois la banquette rabattue. L'empattement généreux, resté identique (2,85 m), offre un vaste espace aux places arrière.

Encombrement mis à part, la prise en main est aisée : similaire à celui du bZ4X, l'habitacle n'est pas un exemple de modernité, mais ne cède pas au numérique à outrance. L'agencement est rationnel, tout comme l'interface média (un peu datée visuellement).

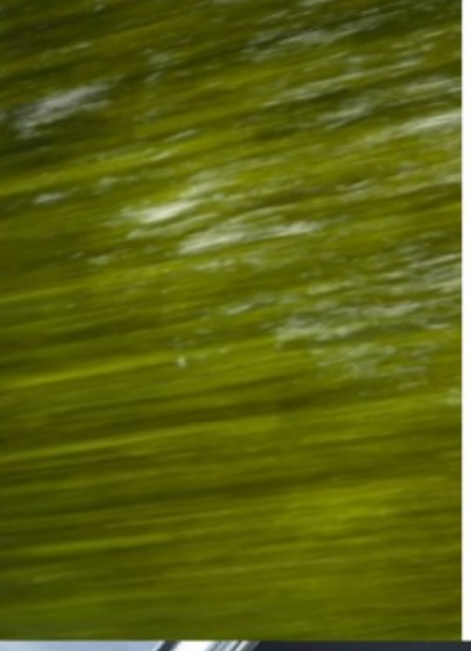
## Le confort d'abord

Au volant, notre version d'essai Grande Autonomie (traction, 224 ch) délivre des performances déjà assez énergiques pour un sage SUV familial. Et le couple, plutôt modeste (268 Nm) mais disponible instantanément, permet des relances très correctes. Le comportement est du même registre, plaisant et efficace : la douceur

## Parlons BUDGET

- **LE VRAI PRIX :** aucun malus pour le bZ4X Touring, mais sa fabrication japonaise ne lui permet de bénéficier que de 380 € de prime CEE. Toyota consent à une remise de 1 000 € à l'occasion du lancement.
- **L'ENTRETIEN :** visite préconisée tous les ans ou tous les 15 000 km.
- **L'ÉQUIPEMENT :** l'entrée de gamme Design est déjà bien équipée. La finition haute Lounge, uniquement disponible en 4 roues motrices (+ 4 600 €) ajoute sièges ventilés (AV), toit panoramique…

***VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime coup de pouce (montant minimal de 3 500 €) ou prime CEE (350 € mini).



L'ambiance est austère, mais la fabrication sérieuse. En évitant le tout-tactile, l'ergonomie est rationnelle. Un regret toutefois: le petit volant masque en partie l'écran d'instrumentation, selon la position de conduite.

Nombre de places: 5

Volume : 669 dm³

Gigantesques, les places arrière reçoivent sans peine les grands adultes et offrent un bon confort d'assise. Le coffre est à l'unisson, immense et facilement accessible. Pas de version 7 places, en revanche.

Le bZ4X Touring s'avère sobre: hors autoroute, la batterie de 75 kWh permet environ 500 km de portée (plutôt 350 km sur voie rapide). Dans la moyenne du créneau, la charge plafonne à 150 kW sur borne rapide DC (11 kW sur borne AC).

prime, grâce à une suspension bien tenue et progressive, ainsi qu'à une filtration appréciable des aspérités (les jantes raisonnables de 18" y contribuent). Bon point également pour la direction qui offre de bonnes sensations. Le Touring profite aussi d'un aérodynamisme légèrement plus favorable que celui du bZ4X classique, dû à sa silhouette: pas de record de sobriété en vue, mais un score honnête de 15 kWh/100 km relevé à l'ordinateur de bord, après un parcours varié, accompli sans retenue mais en recourant souvent au freinage régénératif (facile à activer, sur quatre niveaux via les palettes au volant). La batterie de 71 kWh (utiles) permet d'approcher les 500 km d'autonomie (591 km annoncés).

Au sommet de la gamme, la version 4 roues motrices de 380 ch (dotée d'un second moteur sur le train arrière) promet des chronos canon (4s5 de 0 à 100 km/h!) et de bonnes compétences tout-terrain, mais facture plus cher ses services: 51 900 € minimum. L'entrée de gamme n'est déjà pas donnée (48 400 €, soit 3 500 € de plus que le simple bZ4X), mais l'équipement complet et la garantie (jusqu'à 10 ans ou 1 million de kilomètres pour la batterie!) permettent de relativiser. ■

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP AFIL active Conduite semi-autonome avec assistance au changement de voie Phares et essuie-glaces auto. Régulateur de vitesse adaptatif Surveillance des angles morts, etc.

**AGRÉMENT:** aide au stationnement AV/AR + caméra de recul Chargeur de smartphone à induction (x2) Clé mains libres Clim auto. bizone Ecran 14"/35,6 cm + Mirror Screen + GP Hayon motorisé Instrumentation numérique 7"/18 cm Jantes alliage 18" Sièges AV + volant chauffants, etc.

**EN OPTION AGRÉMENT:** peinture métallisée (900 €).

Le Touring diffère essentiellement du bZ4X classique par son porte-à-faux arrière étiré de 14 cm. Bonne surprise: confort et comportement rigoureux réservent un bel agrément au volant.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

## LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

| | |
|---|---|
| **Vitesse maxi** | 160 km/h |
| **Accélération** 0 à 100 km/h | 7s2 |
| **Autonomie électrique** | 591 km |
| **Consommation** cycle mixte | 14 kWh/100 km |
| **Poids** | 1 900 kg |
| **Diamètre de braquage** | 11,4 m |

## LA TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| **Moteur** électrique | Synchrone à aimants permanents |
| Puissance maxi | 224 ch |
| Couple maxi | 268 Nm |
| **Batterie** lithium-ion NMC | 71 kWh (capacité utile) |
| **Temps de charge** Wallbox/Secteur | 7 h (à 11 kW)/42 h |
| Sur borne rapide (150 kW maxi) | 28 min de 10 à 80% |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 5 CV/0 g/km |
| Prime coup de pouce/CEE | 0 €/- 380 € |
| **Transmission** | Aux roues avant |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse |
| **Pneus** | 235/60 R18 |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,83 x 1,86 x 1,67 |
| **Durée de garantie**(1) | 10 ans ou 185 000 km |

*1. Si entretien dans le réseau (batterie: 10 ans/1 million de km). Sinon, 3 ans ou 100 000 km (batterie: 8 ans/160 000 km).*

## À LA LOUPE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Accès à bord | ■ | Facilité à manœuvrer | ■ |
| Consommation | ■ | Planificateur d'itinéraire | ■ |
| Bruits aérodynamiques | ■ | Protection carrosserie | ■ |
| Confort des sièges avant | ■ | Rangement câble de charge (coffre avant) | ■ |
| Confort des suspensions | ■ | Roue de secours (kit de réparation) | ■ |
| Direction | ■ | Sensation pédale de frein | ■ |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

**Le Toyota bZ4X Touring Grande Autonomie Design** (47 020 €*, 71 kWh, 224 ch) est évalué parmi les SUV familiaux électriques de 200 ch et plus, dont: **Citroën ë-C5 Aircross Autonomie Confort Max** (38 500 €*, **73 kWh, 210 ch), Mazda CX-6e Takumi** (44 800 €*, 74 kWh, 258 ch), MG S6 EV Luxury (41 490 €*, 74,4 kWh, 244 ch), Peugeot E-5008 GT (41 200 €*, 73 kWh, 210 ch), Skoda Enyaq Element 85 (37 200 €*, 77 kWh, 286 ch).

| | |
|---|---|
| **Comportement routier** | ■ |
| **Equipements de sécurité** | ■ |
| **Agrément/performances** | ■ |
| **Confort/insonorisation** | ■ |
| **Equipements de confort/garantie** | ■ |
| **Habitabilité/coffre** | ■ |
| **Aspects pratiques** | ■ |
| **Présentation/finition** | ■ |
| **Autonomie** | ■ |
| **Prix** | ■ |

## LE VERDICT INTÉRESSANT

***Confortable, vaste et plutôt sobre en énergie, cet original bZ4X Touring dispose de bons atouts de voyageur taillé pour la famille. Ici, pas de technologie superflue ou spectaculaire, mais un pragmatisme typique de Toyota, tout comme le tarif…***

ELECTRIQUE

**PORSCHE CAYENNE**

TURBO ELECTRIC – 108 KWH – 857 CH

**167 200 € 167 200 €***

**PREMIER TEST DU GRAND SUV PORSCHE CONVERTI À L'ÉLECTRIQUE**

# Chargé en piment de Cayenne

**La quatrième génération de Porsche Cayenne devient à son tour électrique et compte sur son arsenal technologique pour marquer son territoire parmi les grands SUV sportifs ainsi motorisés. En haut de gamme, une version turbo épicée. Très épicée, même…**

Par Jacques Warnery
Photos : Florian Grout

Après le Macan sorti fin 2024, Porsche poursuit l'électrification de sa gamme de SUV à l'échelon supérieur. Chargée de cohabiter avec l'actuel Cayenne, qui reste disponible en essence et en hybride, cette quatrième génération ne se déguste désormais qu'en silence. Reposant sur la plate-forme PPE déjà vue sur le petit frère Macan et l'Audi Q6 e-tron, elle est équipée ici d'une nouvelle batterie de type NMC d'une capacité de 108 kWh utiles, censée offrir davantage de performances. Tous les Cayenne Electric disposent de quatre roues motrices grâce à la présence d'un moteur sur chaque essieu (avant et arrière). Ils sont déclinés en trois niveaux de puissance: 442 ch (Cayenne Electric), 666 ch (Cayenne Electric S) et 857 ch sur notre version Cayenne Electric Turbo ici à l'essai, qui peut même ponctuellement développer jusqu'à… 1 156 ch! La plus puissante des Porsche de l'Histoire sait pourtant se faire douce: le dosage parfait de son freinage ne perturbe jamais la quiétude des occupants, et le confort des suspensions pneumatiques égale pratiquement celui d'une luxueuse limousine, malgré d'énormes jantes optionnelles de 22" (3 318 €) sur notre modèle. Quant aux proportions généreuses, elles se font (presque) oublier au quotidien, grâce à une très efficace vision à 360° par caméras et aux roues arrière directrices, facturées 1 716 €, qui réduisent le rayon de braquage. Doux, ce Cayenne, mais une simple pression sur l'accélérateur suffit à déclencher la foudre: les accélérations, bien supérieures à celles de nombreuses sportives thermiques d'exception, peuvent se faire physiquement éprouvantes, et exigent d'autant plus d'anticipation et de sang-froid que la perception de la vitesse est perturbée par le silence à bord. En expédiant le 0 à 100 km/h en 2s5, la fonction de départ Launch Control, qui convoque l'intégralité des 1 156 ch, impose d'avoir le cœur vraiment bien accroché ! Avec un pied droit généreux, la consommation décolle et l'autonomie maxi, annoncée à 624 km, fond comme neige au soleil. Dans ces conditions, la puissance de charge de 390 kW, qui limite les temps d'attente aux bornes à 16 min pour récupérer de 10 à 80 % de la batterie, est aussi appréciable qu'indispensable sur un modèle appelé à effectuer de longs trajets.

## Sensations fortes

Fixant de nouveaux standards de performances sur le segment des grands SUV, ce Cayenne conserve heureusement des gènes de Porsche dès que la route se met à tourner. Son incomparable talent à gommer ses 2,6 tonnes en s'engouffrant dans les passages serrés avec une insolente aisance s'explique par sa direction précise, mais aussi par ses roues arrière directrices optionnelles. S'y ajoute un autre joker technologique baptisé "Porsche Active Ride": un contrôle actif du châssis inédit sur un SUV de la marque, qui contient comme par magie les mouvements de caisse. Cette coquetterie, facturée 8 394 €, participe à conférer au Cayenne une efficacité encore jamais vue sur un tel engin.

*** VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).

## Parlons BUDGET

- **LE VRAI PRIX:** affiché à 167 200 €, le Cayenne Turbo Electric ne profite d'aucune remise ni prime. Son vrai prix est celui du catalogue.
- **L'ENTRETIEN:** requis tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.
- **L'ÉQUIPEMENT:** le plus cher des Cayenne, le Turbo, propose de multiples options pour magnifier ses qualités. Pack Style intérieur (4 614 €), vitrage isolant (de 581 à 1 547 €), toit vitré coulissant à occultation variable (5 280 €), sièges AV ventilés (1 067 €)…

Le Cayenne Turbo Electric se distingue par ses ouïes verticales et son diffuseur couleur carrosserie. Les jantes Sport Techno de 22" ici présentes reviennent à 3318 €. Elles imposent des pneus été facturés 601 € en plus.

Nombre de places: 5

Volume : 553 à 781 dm³ + 90 dm³ (1)

L'habitabilité n'est pas exceptionnelle pour un grand SUV, mais elle suffit amplement pour deux grands adultes, vu que l'espace central est peu utilisable. Le coffre manque un peu de hauteur et les dossiers arrière se rabattent électriquement.

Le freinage céramique (9372 €) de notre modèle rassure également vu les performances. A part une pédale d'accélérateur très directe en mode Sport Plus, qui peut engendrer une réaction un peu brutale de la poupe en sortie de virage, impossible de trouver le moindre bémol à ces incroyables prestations. Le SUV peut aussi faire pattes de velours et avaler les kilomètres d'autoroute dans un silence de cathédrale. L'habitacle devient alors un cocon.

Profitant des dimensions généreuses, l'espace pour les bagages est plutôt vaste et les sièges arrière, réglables électriquement, sont assez grands et confortables (à deux, car à trois, la place centrale est limitée…), avec un plancher pas trop rehaussé. A l'avant, la forêt d'écrans flatte les technophiles, même si celui du passager revient à 1968 €. Comme toujours chez Porsche, les options sont aussi tentantes que salées. Au point de faire passer le prix de notre modèle d'essai de 167 200 à 212 366 €: là aussi ça pique ! ■

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP AFIL active Airbags (8) Alerte de risque de collision AV/AR Phares adaptatifs HD Matrix Led Régulateur adaptatif Surveillance attention du conducteur + angles morts, etc.

**AGRÉMENT:** banquette électr. en 2 parties Clé mains libres Instrum. numérique 14,25"/36,2 cm Hayon électr. Ecran central 12,25"/31 cm connecté, incurvé verticalement avec GPS + planificateur d'itinéraire Jantes alliage 21" Sièges AV électr./chauf. Sièges AR électr. Susp. adaptative.

**EN OPTION SÉCURITÉ:** affichage tête haute en réalité augmentée (2412 €).

**AGRÉMENT:** chargeur 22 kW (1680 €) Peinture Légende (3540 €) Roues AR directrices (1716 €) Sièges AV/AR ventilés (2088 €) Toit ouvrant (1813 €), etc.

La suspension pneumatique (série) fait varier la garde au sol de 175 à 245 mm. Le pack Offroad (2513 €, qui n'équipait pas notre modèle d'essai) améliore les angles de franchissement (boucliers modifiés).

Malgré la présence d'un moteur sur le train avant, un petit coffre sous le capot peut accueillir le câble de recharge ou 90 dm³ de bagages.

### LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

| | |
|---|---|
| **Vitesse maxi** | 260 km/h |
| **Accélération** 0 à 100 km/h | 2s5 |
| **Autonomie électrique** | De 564 à 624 km |
| **Consommation** cycle mixte | De 20,3 à 22,3 kWh/100 km |
| **Poids** | 2720 kg |
| **Diamètre de braquage** | 12,7 m (1) |

### LA TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| **Moteurs** électriques | 2 synch. à aimants permanents |
| Puissance maxi | 857 ch (2) |
| Couple maxi | 1500 Nm (3) |
| **Batterie** lithium-ion NMC | 108 kWh (capacité utile) |
| **Temps de charge** Wallbox/Secteur | 11 h (à 11 kW)/50 h |
| Sur borne rapide | 16 min (à 390 kW maxi) |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 13 CV / 0 g/km |
| Prime CEE | 0 € |
| **Transmission** | 4x4 |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse |
| **Pneus** AV/AR | 275/45 R21 / 315/40 R21 |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,98 x 1,98 x 1,68 |
| **Durée de garantie** (4) | 2 ans (km illimités) |

*1. Sans les roues arrière directrices. 2. Jusqu'à 1156 ch ponctuellement, avec la fonction Launch Control. 3. Avec Launch Control. 4. Batterie garantie 8 ans ou 160000 km.*

### À LA LOUPE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Accès à bord | ■ | Facilité à manœuvrer | ■ |
| Consommation | ■ | Planificateur d'itinéraire | ■ |
| Bruits aérodynamiques | ■ | Protection carrosserie | ■ |
| Confort des sièges avant | ■ | Rangement câble de charge (coffre avant) | ■ |
| Confort des suspensions | ■ | Roue de secours (kit de réparation) | ■ |
| Direction | ■ | Sensation pédale de frein | ■ |

### NOTRE ÉVALUATION

**Le Porsche Cayenne Electric Turbo** (167200 €*, 108 kWh, 857 ch) est évalué dans la catégorie des grands SUV électriques de plus de 500 ch, parmi lesquels:
**BMW iX M70 xDrive** (137600 €*, 108,9 kWh, 659 ch), **Cadillac Lyriq V** (110184 €*, 91 kWh, 646 ch), Xpeng G9 **AWD Performance** (72500 €*, 93,1 kWh, 575 ch), etc.

| | |
|---|---|
| **Comportement routier** | ■ |
| **Equipements de sécurité** | ■ |
| **Agrément/performances** | ■ |
| **Confort/insonorisation** | ■ |
| **Equipements de confort/garantie** | ■ |
| **Habitabilité/coffre** | ■ |
| **Aspects pratiques** | ■ |
| **Présentation/finition** | ■ |
| **Consommation** | ■ |
| **Prix** | ■ |

*1. Volume au niveau des appuie-tête, banquette reculée/avancée + coffre d'appoint sous le capot avant.*

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

## POSTE DE CONDUITE

La vaste amplitude de réglages des sièges et du volant participe à la bonne position de conduite. Les imposants montants latéraux du pare-brise entravent la vision latérale, mais cela ne paraît finalement pas si gênant pour la conduite. La vision à 360° par caméras facilite les manœuvres.

| | |
|---|---|
| Réglage des sièges | |
| Maintien des sièges | |
| Simplicité des commandes | |
| Visibilité AV/AR | / |
| Eclairage intérieur | |
| Lisibilité des compteurs | |

## AIDES À LA CONDUITE

La conduite semi-autonome (malheureusement en option) gère aussi les changements de voies anticipés par le clignotant et fonctionne d'une manière fluide. Le système de stationnement automatique avec vision 2D est de série, mais il faut rajouter 516 € pour disposer d'un affichage 3D et d'une mémorisation de la manœuvre, ou dépenser 996 € pour pouvoir réaliser cette dernière à distance. La déconnexion des alertes ne se fait que via l'écran : pas de raccourci.

| | |
|---|---|
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série |
| Conduite semi-autonome | 1 176 € |
| Phares/Essuie-glaces auto. | Série/Série |
| Feux de route auto./Phares adaptatifs | Série/Série |
| Assistance au créneau | Série |
| Facilité de réglage des alertes | |

## ÉCRAN TACTILE

Superbe, l'écran central tactile Flow Display se "plie" pour suivre la forme de la console. La navigation dans ses menus est intuitive, mais allongée par de très nombreuses fonctions. Le planificateur d'itinéraire se montre très réactif.

| | |
|---|---|
| Facilité d'utilisation | |
| Lisibilité | |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS | Série |



***VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).

4 119877641

BIEN VU

Ce bouton permet d'abaisser la garde au sol, pour faciliter le chargement d'objets lourds. Merci à la suspension pneumatique!

RATÉ

Le chargeur à induction ne cale pas assez le téléphone et perturbe la recharge. A moins d'avoir une coque aimantée sur le smartphone.

## FINITION

Mis à part le plastique dur qui surmonte la dalle numérique d'instrumentation, la qualité des matériaux est absolument impeccable et les surpiqûres de cuir sont superbes. Les assemblages apparaissent également irréprochables, même dans les parties basses de l'habitacle.

- Qualité des matériaux
- Qualité des assemblages
- Résistance aux rayures

## CHAUFFAGE/CLIM'

Le bandeau inférieur commande la ventilation et la température, alors que les fonctions sur l'écran permettent d'accéder aux autres réglages. La fonction quadrizone revient à 888 €. Mesquin!

- Simplicité des commandes
- Réglages gauche/droite — Série/Série
- Aérateurs arrière — Série
- Discrétion de la soufflerie

## RANGEMENT

Les bacs de porte avant et arrière manquent un peu d'espace. Par contre, le grand rangement avant entre les deux sièges est généreux. Divisé en plusieurs parties, il comprend porte-bouteilles, ports USB et vaste espace inférieur

- Taille boîte à gants
- Taille vide-poches
- Emplacement charge smartphone — Série
- Aumônières/vide-poches AR — Série/Série

## SYSTÈME AUDIO

La hi-fi Bose de série est excellente, mais les réglages du son imposent de se perdre dans les fonctions de l'écran. L'option audiophile Burmester 3D revient, elle, à 4626 €.

- Qualité du son
- Simplicité des commandes
- Système hi-fi — Série (Bose)/4 626 € (Burmester)

## LE VERDICT

**UNE RÉFÉRENCE !**

***Performances affolantes, efficacité incroyable, technologies et confort de haute volée, grosse puissance de charge... Le Cayenne Electric Turbo fixe de nouvelles références! Mais il requiert du sang-froid, un cœur bien accroché et de gros moyens!***

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

## LE NOUVEAU TOYOTA RAV4 ENTRE DANS LA DANSE !

# SUV COMPACTS Le grand match

Doit-on considérer Toyota comme un pionnier ? Oui, et plutôt deux fois qu'une ! En effet, le constructeur japonais a donné un premier souffle de vie à la catégorie des SUV, grâce à son RAV4 (1994), avant de commercialiser la première voiture hybride de grande série – la Prius – dès 1997. Trois décennies plus tard, les successeurs de ces deux modèles sont toujours au catalogue, et le premier a même adopté la technologie de la seconde…

Sauf que Toyota s'est un tantinet endormi sur ses lauriers, en ne proposant rien de nouveau depuis des lustres (hybridation autorechargeable "classique" et transmission à variation continue), alors que la concurrence a planché sur de nouvelles technologies. Nissan, par exemple, a fourbi son original système e-Power, dont le moteur essence n'entraîne pas les roues, mais recharge la batterie du puissant électromoteur permettant au X-Trail de se mouvoir. Une idée reprise dans les grandes lignes par le chinois MG, même si le bloc essence de l'EHS Hybrid+ se connecte encore aux roues motrices lors des fortes accélérations.

Du côté des Kia Sportage, Hyundai Tucson et



*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et les éventuels malus écolo et malus sur le poids.

# FULL HYBRID

**Le lancement d'un nouveau RAV4 est toujours un événement, Toyota ayant fait de ce SUV son best-seller mondial. Fidèle à l'hybridation classique, la sixième génération, peut-elle inquiéter les stars de la catégorie ?**

Par Thierry Réaubourg - Photos : Nicolas Soler

Renault Austral, on reste sur une motorisation full hybride classique (moteurs essence et électrique fonctionnent de concert), mais les transmissions diffèrent radicalement de l'e-CVT Toyota (BVA à convertisseur pour les coréens, à crabots pour le français), afin d'éviter l'effet "patinage" à l'accélération. Alors, à quel SUV compact hybride donner sa confiance ? Rendez-vous à la fin de ce comparatif pour le découvrir. ■

## Parlons BUDGET

› **LE VRAI PRIX :** tous nos SUV profitent de ristournes. 6 % chez Kia, 11 % chez Renault, et même 14 % chez Hyundai. Le RAV4 bénéficie quant à lui de 2 000 € d'abattement "net", contre 4 000 € au profit du MG EHS et 7 000 € chez Nissan. Mais attention aux malus ($CO_2$ et poids) qui affectent la plupart de nos six prétendants (voir p. 32) !

› **L'ÉQUIPEMENT :** nous sommes ici en présence de finitions haut de gamme, richement équipées, hormis chez Toyota, en finition Graphic.

»»»

*1. Modèle photographié en finition : 1.N-Line. 2. Techno.*

**NISSAN X-TRAIL**

**Avec un fonctionnement calqué sur celui d'un modèle électrique (aucun à-coup), le X-Trail dispense un agrément rare. Le bloc thermique, parfaitement insonorisé, ne sert que de générateur.**

## CONDUITE Un X-Trail de velours…

Six modèles, et quasiment autant de systèmes hybrides et de boîte de vitesses différents : doit-on s'attendre à de grands écarts en matière d'agrément ?

### 1er – Nissan X-Trail

Avec le système e-Power, c'est le moteur électrique qui entraîne les roues, via un réducteur. Le 3 cylindres sert juste de générateur à la batterie. Résultat, une douceur de fonctionnement remarquable et un faible niveau sonore. On profite également de la conduite "One Pedal". Du confort, mais pas autant de dynamisme que chez Renault. Performances un brin décevantes, par ailleurs.

### 2e – Kia Sportage

Transmission à convertisseur fluide et rapide, transitions thermique/électrique transparentes, bonne insonorisation et excellentes reprises : le Sportage est un agréable compagnon de route. Cela dit, un châssis plus agile et une direction plus communicative ne nous auraient pas déplu.

### 3e – Hyundai Tucson

On retrouve au volant du Tucson les qualités du Sportage (douceur, excellent freinage, bonnes reprises), mais aussi ses défauts (châssis pataud, aides à la conduite parfois trop zélées). Le frein régénératif (réglage de l'intensité via les palettes au volant) nous a semblé moins fluide ici que chez Kia.

### 4e – MG EHS

Tonique, doux et silencieux, l'EHS – dont l'hybridation fonctionne quasiment comme celle du X-Trail – gagnerait en agrément avec un train avant plus accrocheur, une direction plus informative et des aides à la conduite au fonctionnement moins heurté.

### 4e ex æ – Renault Austral

Une vraie ballerine avec ses roues arrière directrices (1 500 €) et sa direction "aux petits oignons" ! L'Austral est hélas pénalisé par son manque de brio mécanique (boîte à crabots, lente et pas toujours très douce). Freinage brutal également, en fin de course.

### 6e – Toyota RAV4

Techniquement calqué sur son devancier, le nouveau RAV4 reste doux en ville et rassurant sur petites routes, à défaut d'être amusant. La transmission à variation continue fait toujours autant mouliner le moteur à la moindre sollicitation : c'est bruyant et sans effet sur les performances, à la traîne. ■

| À LA LOUPE | Nissan X-Trail | Kia Sportage | Hyundai Tucson | MG EHS | Renault Austral | Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Agrément mécanique en ville | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Agrément sur voie rapide | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Précision de la direction | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Capacités de reprises | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Facilité à manœuvrer | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |

| LES NOTES DU LABO Auto Plus MESURES | 1er Nissan X-Trail | 2e Kia Sportage | 3e Hyundai Tucson | 4e MG EHS | 4e ex æ Renault Austral | 5e Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Comportement/freinage | 15 | 14 | 14 | 14 | 15 | 14 |
| Agrément/performances | 15 | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 |
| **Total** | **30/40** | **29/40** | **28/40** | **27/40** | **27/40** | **25/40** |

▮Très bien ▮Bien ▮Moyen ▮Décevant ▮Mauvais (dans la catégorie)

**KIA SPORTAGE**

**Blocs électriques et thermiques se relayent en toute discrétion, sans coupures ni à-coups. Très agréable, à l'inverse du châssis, pataud.**

**HYUNDAI TUCSON**

**Cousin technique du Sportage, le Tucson est, lui aussi, très doux de fonctionnement, mais également peu agile en virage. Dommage…**

**MG EHS**

**A la différence du X-Trail, le moteur de l'EHS, qui sert de générateur à la batterie, peut aussi entraîner les roues, uniquement à haute vitesse.**

**RENAULT AUSTRAL**

**Assurément les meilleurs châssis et direction du lot ! Le 3 cylindres manque hélas de brio, et la boîte multimode de réactivité.**

**TOYOTA RAV4**

**Très douce à l'usage, la transmission à variation continue emballe trop souvent (et bruyamment) le moteur essence.**

Auto Classiques Plus
HORS-SÉRIE

# La belle histoire d'une légende française

*En 1949, Peugeot débute le cyclomoteur avec une bicyclette à moteur Vap. Le constructeur innove continuellement. La célèbre Peugeot 103, icône des années 70, roula 46 ans. De la Bima aux hypersports des années 2000, Peugeot offre une gamme variée. Ce hors-série de 120 pages retrace l'histoire du cyclomoteur avec des experts et des photos d'époque.*




En vente actuellement

**TOYOTA RAV4**
**Avec sa coupe "au carré" et sa généreuse garde au toit, le nouveau RAV4 a le sens de l'accueil. Un amortissement plus moelleux améliorerait toutefois le quotidien des passagers…**

VIE À BORD

# Carton plein pour les coréens

Même si les coréens passent en tête grâce à leur belle habitabilité, notre cœur balance entre eux et les X-Trail et Austral, à la présentation plus conviviale et à l'ergonomie numérique bien moins complexe.

### 1er – Hyundai Tucson

Ses places arrière figurent parmi les plus spacieuses. Le Tucson est aussi le seul, avec le RAV4, à offrir plus de 600 dm³ de chargement sans banquette coulissante. Riche en rangements et en aspects pratiques (banquette 40/20/40 inclinable, plancher de coffre ajustable abritant plusieurs bacs), sérieusement construit, il mixe en revanche système multimédia peu intuitif et commandes physiques éparpillées façon puzzle. Attention aussi à l'amortissement trépidant…

### 2e – Kia Sportage

Comme chez Hyundai, l'ergonomie des commandes n'est pas des mieux pensées et les suspensions remuent sur mauvais revêtement. Le Sportage est par ailleurs tout aussi logeable et profite d'un coffre à peine moins volumineux. La finition GT-Line Premium, tirée à quatre épingles, flatte le regard, tandis que les passagers profitent de nombreux espaces de rangement.

### 2e ex æ – Nissan X-Trail

Bien fini, chaleureux avec sa sellerie en cuir matelassé, le X-Trail Tekna est pratique aussi, grâce à sa banquette coulissante, son dossier 40/20/40 et son coffre de 585 dm³. Il lui manque juste quelques centimètres en largeur pour mettre le passager du milieu à son aise à l'arrière, ainsi qu'un peu de soutien sous les cuisses sur les sièges avant. Ultra-silencieux, le japonais serait le roi du confort avec un amortissement un peu moins ferme.

### 4e – Toyota RAV4

Quel manque de noblesse des matériaux ! Des plastiques durs tout juste dignes de la Yaris. Par ailleurs, même si Toyota a rendu son système multimédia plus convivial (mais très lent à s'allumer !), l'accès aux réglages et à la neutralisation de certaines alertes reste complexe. On regrette aussi l'absence de banquette fractionnable en trois parties. Le RAV4 s'impose en revanche comme le plus spacieux (y compris dans le coffre), à défaut de proposer un amortissement moelleux.

### 5e – Renault Austral

Le français a toujours notre préférence en matière de finition. Sa banquette coulissante est un autre de ses atouts. Et au risque de nous répéter, son système multimédia piloté par Google reste le meilleur de la catégorie ! L'Austral perd hélas des points en habitabilité, mais aussi en confort, à cause de son train arrière sec sur certains obstacles.

### 6e – MG EHS

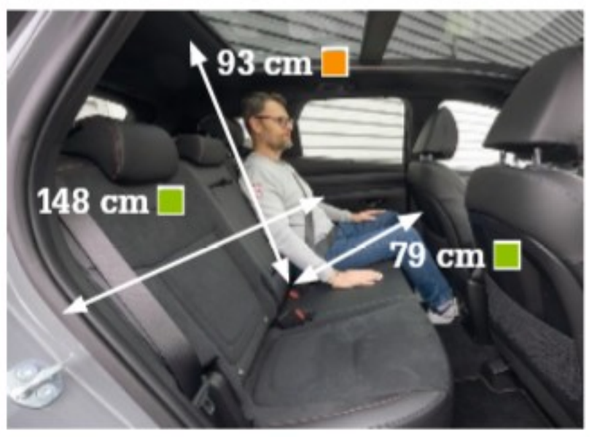
Le chinois a le privilège de disposer des suspensions les plus prévenantes de ce comparatif. Un confort qu'il associe à une habitabilité exceptionnelle aux places arrière. Petit coffre, en revanche… Par ailleurs, en dépit de matériaux valorisants, quelques grincements de mobilier se font entendre. On peste surtout contre les commandes 100 % numériques, à l'organisation confuse… ■

| À LA LOUPE | Hyundai Tucson | Kia Sportage | Nissan X-Trail | Toyota RAV4 | Renault Austral | MG EHS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Qualité des matériaux | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Simplicité des commandes | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Installation des passagers | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |
| Commodité de chargement | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ | ▮ |

| LES NOTES DU LABO Auto Plus MESURES | 1er Hyundai Tucson | 2e Kia Sportage | 2e ex æ Nissan X-Trail | 4e Toyota RAV4 | 5e Renault Austral | 6e MG EHS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Confort/insonorisation | 16 | 16 | 17 | 15 | 14 | 16 |
| Habitabilité/coffre | 16 | 16 | 15 | 18 | 12 | 14 |
| Aspects pratiques | 16 | 15 | 14 | 12 | 15 | 11 |
| Présentation/finition | 16 | 15 | 16 | 14 | 17 | 15 |
| **Total** | **64/80** | **62/80** | **62/80** | **59/80** | **58/80** | **56/80** |

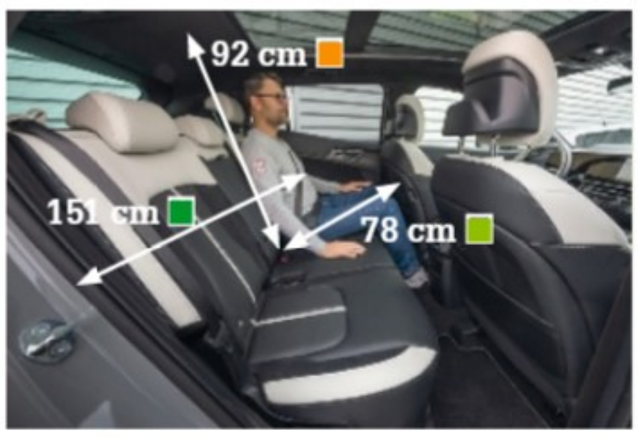
▮Très bien ▮Bien ▮Moyen ▮Décevant ▮Mauvais (dans la catégorie)

## HYUNDAI TUCSON



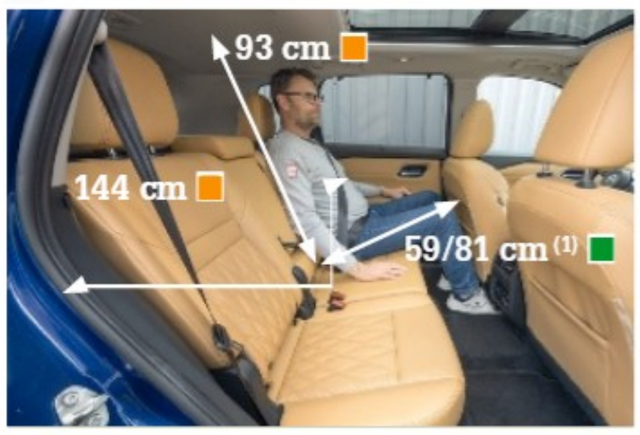

De l'espace pour étendre les jambes à l'arrière, de la lumière grâce au toit panoramique de série, des matériaux d'aspect robuste et un équipement au top en finition Executive: le Tucson mérite ici sa première place. Tout n'est pas parfait cependant, les suspensions du coréen digérant assez mal les petites imperfections (trépidations).

## KIA SPORTAGE




A l'instar de son cousin chez Hyundai, le Tucson n'est pas irréprochable sur la question de l'amortissement. L'ergonomie de ses commandes comme le caractère trop intrusif de certaines aides à la conduite agacent également. Mais il est particulièrement logeable, bien construit et surtout riche en aspects pratiques.

## NISSAN X-TRAIL

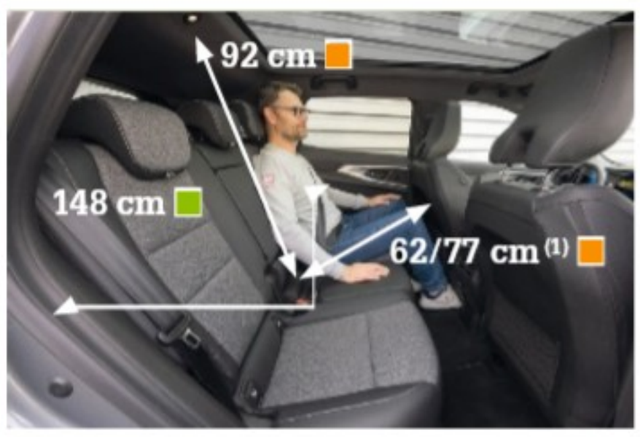



Comme l'Austral, le SUV de Nissan (dont la version restylée arrive bientôt en concession) mise sur une présentation intérieure conviviale et un système d'infodivertissement géré par Google, enfantin à utiliser. A l'arrière, la banquette coulissante de série permet d'optimiser l'espace disponible pour les jambes.

## TOYOTA RAV4

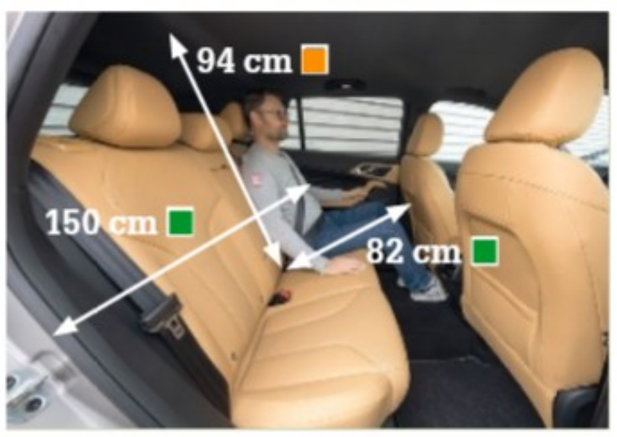
Le champion de l'espace à bord, c'est lui! Y compris côté coffre, avec 625 dm³ à disposition. Las, certains aspects pratiques manquent à l'appel: pas de banquette coulissante, ni de dossier fractionnable en trois parties, par exemple. On reste surtout déçu par la finition, le RAV4 s'habillant de plastiques durs et brillants, indignes du tarif.

## RENAULT AUSTRAL




Malgré la présence de la banquette coulissante, le français n'offre pas autant d'espace que ses rivaux au niveau des genoux. On y est malgré tout correctement installé, à l'avant en particulier grâce à des sièges suffisamment enveloppants. Finition sérieuse par ailleurs, et système multimédia irréprochable.

## MG EHS




Présentation chaleureuse à bord du SUV chinois. Quelques ajustages restent cependant à améliorer (grincements du côté des sièges et de la console centrale), à l'instar du système d'infodivertissement, au sein duquel naviguer réclame autant de patience que de concentration. A l'arrière en revanche, ce n'est pas la place qui manque!

*1. Banquette coulissante avancée/reculée.*

**MG EHS**
**Vendu au prix d'un petit Peugeot 2008 1.2 Hybrid, superéquipé et garanti 7 ans ou 150 000 km, l'EHS Hybrid+ est tout simplement imbattable sur le plan budgétaire. D'autant qu'il se montre également convaincant côté consommation…**

## BUDGET Le grand écart

Plus de 16 000 €* séparent le MG EHS du nouveau Toyota RAV4 ! Pourtant, ce dernier n'est ni mieux équipé ni plus avancé technologiquement. Bien placé également : le Renault Austral. Cocorico !

### 1er – MG EHS
Prix cassé, garantie de 7 ans, équipement pléthorique (il ne manque qu'un toit panoramique et des phares matriciels pour le mettre au niveau des coréens), peu gourmand en carburant : le chinois coche toutes les cases.

### 2e – Renault Austral
Le plus chic des Austral s'en sort bien grâce aux 11 % de remise, à l'absence de malus $CO_2$ et à une dotation de série plutôt généreuse. Aussi sobre que l'EHS, le français n'offre hélas que 2 ans de garantie.

### 3e – Hyundai Tucson
Grâce à une généreuse remise de 14 %, le Tucson hybride, garanti 7 ans, passe sous la barre des 45 000 € en finition haut de gamme Executive, en incluant les 2 402 € des malus $CO_2$ et poids. Son équipement complet vaut aussi le détour ! Hélas, il consomme trop.

### 4e – Nissan X-Trail
Avec la finition Tekna, à vous la formule "all inclusive" ! Et puisque le restylage approche, Nissan concède un rabais de 7 000 €. Le X-Trail reste toutefois un SUV onéreux et un peu trop gourmand en carburant.

### 5e – Kia Sportage
A l'instar du RAV4, le Sportage propose la conduite semi-autonome en option. Mais il se rattrape largement ailleurs (phares matriciels, toit panoramique, etc.). Il reste hélas onéreux et son appétit manque de retenue.

### 6e – Toyota RAV4
Toyota y va fort sur les tarifs… Et pourtant, la finition Graphic n'est pas la plus chère ! Ni la mieux équipée, même si elle propose déjà bien plus que l'essentiel. Belle sobriété en revanche (6,1 l/100 km en moyenne).

**L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN**

**SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP AFIL active Airbags (7) Phares (à leds) et essuie-glaces auto. Régulateur de vitesse adaptatif Rétro int. jour/nuit auto. Surveillance des angles morts.

**AGRÉMENT :** chargeur à induction Clé mains libres Clim auto. bizone (trizone sur Sportage et X-Trail) Ecran tactile + GPS + Mirror Screen Hayon électr. Sièges AV électr. chauffants, etc.

| LES DIFFÉRENCES | MG EHS | Renault Austral | Hyundai Tucson | Nissan X-Trail | Kia Sportage | Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Affichage tête haute | Indisponible | 800 €(1) | Série | Série | 1 200 €(1) | 3 000 €(1) |
| Conduite semi-autonome | Série | Série | Série | Série | 1 200 €(1) | Série |
| Peinture métallisée | 650 € | 900 € | 650 € | 1 050 € | 800 € | 900 € |
| Phares adaptatifs matriciels | Indisponible | 1 000 € | Série | Indisponible | Série | Indisponible |
| Sièges AR chauffant | Indisponible | Indisponible | Série | Série | Série | Indisponible |
| Toit panoramique | Indisponible | 1 000 € | Série | Série(2) | Série | Indisponible |

| LES NOTES DU LABO Auto Plus MESURES | 1er MG EHS | 2e Renault Austral | 2e ex aequo Hyundai Tucson | 4e Nissan X-Trail | 5e Kia Sportage | 6e Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Equipements de sécurité | 14 | 14 | 14 | 14 | 13 | 14 |
| Dotation de série/garantie | 18 | 18 | 19 | 19 | 19 | 17 |
| Consommation | 18 | 18 | 15 | 16 | 16 | 18 |
| Prix | 20 | 12 | 10 | 8 | 7 | 5 |
| **Total** | **70/80** | **62/80** | **58/80** | **57/80** | **55/80** | **54/80** |

*1. Inclus dans un pack. 2. Ouvrant.*

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

**RENAULT AUSTRAL**

**Après le MG EHS, le français est le moins cher du lot, y compris ici, avec l'option 4Control (1 500 €). Belle sobriété par ailleurs, mais dotation perfectible…**

**HYUNDAI TUCSON**

**Même s'il est gourmand, avec des pointes à plus de 8 l/100 km sur autoroute, le Tucson s'en sort bien en budget (remise de 14 % et super équipement).**

**NISSAN X-TRAIL**

**Le X-Trail e-Power Tekna est le plus cher (51 000 €) et le plus taxé (3 106 €). Mais il est sauvé par son équipement pléthorique et les 7 000 € de remise.**

**KIA SPORTAGE**

**Parmi les plus gourmands de ce comparatif, le coréen compense avec une dotation de série très riche. Lui manque juste la conduite semi-autonome.**

**TOYOTA RAV4**

**Le RAV4 "2026" fait honneur au savoir-faire de Toyota en matière d'hybridation, avec une conso moyenne limitée à 6,1 l/100 km. Mais qu'il est cher !**

*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant t la remise potentielle et les éventuels malus écolo et malus sur le poids.

## Le classement final

Une fois encore, l'EHS se retrouve aux avant-postes, avec une nette avance sur ses rivaux. Mais il est intéressant de signaler qu'en ne tenant pas compte du prix, le chinois chuterait à la 5e place, derrière les Tucson, X-Trail, Sportage et Austral… MG a en effet des progrès à faire en matière de liaisons au sol, et même en équipement, face à des coréens et des japonais très agressifs sur ce dernier point. S'agissant du nouveau RAV4, la déception est grande, avec un agrément de conduite inférieur à la moyenne, une finition peu valorisante et des tarifs trop ambitieux…

### 1er — MG EHS

**1.5 Hybrid+ Luxury – 198 ch**
**34 490 € / 32 800 €***

L'atout majeur du chinois, c'est évidemment son prix: entre 10400 et 16000 €* de moins que ses "copains"! Cerise sur le gâteau, l'EHS s'avère aussi performant que sobre. Le confort séduit également, comme la dotation, même si les Tucson et X-Trail font encore mieux. Reste à améliorer le train avant et à simplifier le numérique…

### 2e — Hyundai Tucson

**1.6 Hybrid Executive – 239 ch**
**49 350 € / 44 800 €***

Belle performance du "vieux" Tucson, toujours aussi agréable à vivre, en dépit de suspensions un peu fermes et d'un comportement un brin pataud. Accueillant, performant, pratique avec son grand coffre, bien fini, richement équipé et pas trop cher, le coréen n'a qu'un seul véritable défaut: sa consommation importante.

### 3e — Nissan X-Trail

**1.5 e-Power Tekna – 204 ch**
**51 000 € / 47 100 €***

A l'instar du Tucson, le lourd X-Trail manque de sobriété sur autoroute, où son "générateur thermique" est fortement mis à contribution. Pour le reste, hormis son prix encore élevé malgré les 7000 € de remise avant restylage, c'est un sans-faute, de la finition au confort en passant par l'équipement. Et quelle douceur de conduite!

### 4e — Renault Austral

**1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine 4Control – 200 ch**
**47 500 € / 43 200 €***

Quel dynamisme et quelle maniabilité avec les roues arrière directrices! Une agilité qui se double d'un confort très correct. Mais il faut composer avec une mécanique légèrement rugueuse et une boîte de vitesses trop lente. On se console avec l'excellent rapport prix/équipement, la finition soignée et la belle frugalité du SUV français.

### 5e — Kia Sportage

**1.6 T-GDi Hybrid GT-Line Premium – 239 ch**
**48 550 € / 47 500 €***

Spacieux, très bien construit et généreusement équipé, le Sportage est également plaisant à conduire (excellentes performances), en dépit d'un comportement peu dynamique et d'un amortissement parfois trop figé. Surtout, il est cher et pourrait se montrer plus sobre. Les aides à la conduite trop intrusives agacent par ailleurs.

### 6e — Toyota RAV4

**2.5 Hybride 2WD Graphic – 185 ch**
**49 450 € / 48 850 €***

On attendait mieux de ce nouveau RAV4, qui se démarque finalement peu de l'ancien, hormis en appétit. Un vrai chameau! Le nouveau système multimédia gagne également en lisibilité. Las, certaines aides à la conduite restent irritantes, comme le fonctionnement de la transmission. Les performances régressent, et la finition déçoit…

| NOS MESURES | MG EHS | Hyundai Tucson | Nissan X-Trail | Renault Austral | Kia Sportage | Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vitesse maxi** | 164 km/h | 195 km/h | 175 km/h | 178 km/h | 197 km/h | 180 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 29s2 | 28s7 | 30s4 | 30s5 | 28s2 | 30s6 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 4s6 | 4s5 | 5s3 | 4s7 | 4s5 | 5s7 |
| **Consommation** moyenne | 6,2 l/100 km | 7 l/100 km | 6,9 l/100 km | 6,1 l/100 km | 6,8 l/100 km | 6,1 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 5,5/7,3/5,9 l/100 km | 6,7/8,2/6 l/100 km | 6/8,4/6,3 l/100 km | 6,1/6,6/5,7 l/100 km | 6,4/7,9/6,2 l/100 km | 5,5/7,2/5,5 l/100 km |
| **Poids** | 1670 kg | 1 690 kg | 1 800 kg | 1 676 kg | 1 682 kg | 1 674 kg |
| **Diamètre de braquage** | 11,8 m | 11,5 m | 11,7 m | 10,7 m | 11,7 m | 12,2 m |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 67 m | 62 m | 67 m | 68 m | 62 m | 68 m |
| **Volume de coffre** | 472 dm³ | 603 dm³ | 585/791 dm³ (2) | 525/650 dm³ (2) | 575 dm³ | 625 dm³ |

*1. Donnée constructeur. 2. Banquette reculée/avancée.*

| LA TECHNIQUE | MG EHS | Hyundai Tucson | Nissan X-Trail | Renault Austral | Kia Sportage | Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Moteur** essence + turbo (sauf RAV4) | 4 cylindres, 1 490 cm³ | 4 cylindres, 1 598 cm³ | 3 cylindres, 1 497 cm³ | 3 cylindres, 1199 cm³ | 4 cylindres, 1 598 cm³ | 4 cylindres, 2 487 cm³ |
| Hybridation | 1 moteur électr. 198 ch | 1 moteur électr. 65 ch | 1 moteur électr. 204 ch | 2 moteurs électr. 64+39 ch | 1 moteur électr. 65 ch | 1 moteur électr. 136 ch |
| Puissance maxi | 198 ch | 239 ch | 204 ch | 200 ch | 239 ch | 185 ch |
| Couple maxi combiné | 340 Nm | 379 Nm | 330 Nm | 205 Nm | 380 Nm | 221 Nm |
| **Batterie** lithium-ion (capacité brute) | 1,83 kWh | 1,49 kW | 2,1 kWh | 2 kW | 1,49 kWh | 1,09 kWh |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 7 CV/126 g/km | 10 CV/132 g/km | 8 CV/133 g/km | 7 CV/106 g/km | 10 CV/132 g/km | 7 CV/117 g/km |
| Malus $CO_2$/au poids | + 650 €/+ 1660 € | + 1 172 €/+ 1 230 € | + 1 276 €/+ 1 830 € | 0 €/+ 970 € | + 1 172 €/+ 660 € | + 240 €/+ 1 160 € |
| **Transmission** | Aux roues avant | Aux roues avant | Aux roues avant | Aux roues avant | Aux roues avant | Aux roues avant |
| Boîte | Automatique, 2 vitesses | Automatique, 6 vitesses | Automatique, 1 vitesse | Auto., 4 + 2 vitesses | Automatique, 6 vitesses | Auto. à variation continue |
| **Pneus** | 225/55 R19 | 235/50 R19 | 235/55 R19 | 235/45 R20 | 235/55 R18 | 235/50 R20 |
| **Réservoir** | 55 litres | 52 litres | 55 litres | 55 litres | 52 litres | 55 litres |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,67 x 1,89 x 1,67 | 4,53 x 1,87 x 1,65 | 4,68 x 1,84 x 1,72 | 4,54 x 1,83 x 1,65 | 4,54 x 1,87 x 1,65 | 4,60 x 1,86 x 1,68 |
| **Durée de garantie** | 7 ans ou 150 000 km | 7 ans ou 150 000 km | 3 ans ou 100 000 km | 2 ans (km illimités) | 5 ans (km illimités) | 3 ans ou 100 000 km |

| LES NOTES DU | MG EHS | Hyundai Tucson | Nissan X-Trail | Renault Austral | Kia Sportage | Toyota RAV4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Conduite (sur 40) | 27 | 28 | 30 | 27 | 29 | 25 |
| Vie à bord (sur 80) | 56 | 64 | 62 | 58 | 62 | 59 |
| Budget (sur 80) | 70 | 58 | 57 | 62 | 55 | 54 |
| | **1er 153/200** | **2e 150/200** | **3e 149/200** | **4e 147/200** | **5e 146/200** | **6e 138/200** |

ELECTRIQUE

**SUZUKI E-VITARA**

STYLE – 61 KWH – 174 CH

**38300 € 33960 €***

**LA PREMIÈRE SUZUKI 100 % ÉLECTRIQUE À L'ESSAI**

# Bonnes intentions, sans prétentions

**Le premier modèle électrique du japonais semble arriver après la bataille. La concurrence fait rage dans le petit monde des SUV citadins, redoutable panier de crabes où l'e-Vitara devra jouer des coudes pour trouver sa place. En a-t-il réellement les moyens ?**

Par Antoine Arnoux
Photos : Etienne Roville

Hormis son nom, cet e-Vitara ne partage rien avec son homologue à essence, qui poursuit en parallèle sa longue carrière (l'actuel Vitara est sorti en 2014). Pour son entrée dans le bain de l'électrique, Suzuki est parti d'une feuille blanche en élaborant une plate-forme inédite, conjointement développée avec Toyota. L'e-Vitara propose deux batteries lithium-ion-LFP (moins onéreuses que des NMC) de 49 ou 61 kWh[1], et dispose d'office d'une pompe à chaleur. Mais Suzuki assume pleinement une certaine simplicité technique, sa marque de fabrique, qui lui permet d'annoncer des tarifs plutôt compétitifs (assortis d'un équipement intéressant) : 28 500 € en prix d'appel, et 31 300 € avec la grosse batterie, une fois la remise de lancement (appelée à durer) de 4 000 € déduite.

## Autonomie et recharge décevantes

A ces tarifs, pas de fonctions numériques complexes, ni de puissance de charge spectaculaire. Première déconvenue : celle-ci plafonne à… 70 kW sur borne rapide, qui n'a donc rien de rapide : 45 min pour charger de 10 à 80 % notre modèle d'essai (61 kWh), c'est excessif pour un électrique moderne ! Et les arrêts sont rapprochés : la panne sèche intervient à 310 km en moyenne, et 255 km sur autoroute. Cela s'explique aussi par une conso élevée : 19,3 kWh/100 km en moyenne, quand un Tesla Model Y Standard, certes une référence, mais d'une taille bien plus imposante, réclame 14,8 kWh/100 km ! Hors-jeu, cet e-Vitara ? N'exagérons rien. Déjà, il sait recevoir, pour un petit gabarit (4,28 m) : l'espace arrière est généreux, la garde au toit, correcte (jusqu'à 1,80 m) et la modularité, intéressante (banquette coulissante, dossiers réglables en inclinaison). Déception en revanche côté coffre (310 dm³, banquette reculée), qui confirme que les longues escapades ne sont pas sa vocation. Enchaîner les kilomètres n'a pourtant rien d'un calvaire. On prend rapidement ses marques : position agréable, bonne visibilité (le capot horizontal contribue à l'esprit sympathique petit tout-terrain) et commandes faciles d'accès… à l'exception de quelques maladresses d'ergonomie. Par exemple, la récupération d'énergie au freinage (trois niveaux, sans mode One Pedal) est uniquement réglable via l'écran tactile, à l'arrêt, mais s'active par une touche sur la console centrale !

On retrouve par ailleurs certains défauts de finition habituels chez Suzuki, malgré de vrais efforts : hormis l'habillage moussé au centre de la planche de bord, l'intégralité du mobilier est composée de plastiques durs et d'aspect fragile, même si les assemblages paraissent sérieux.

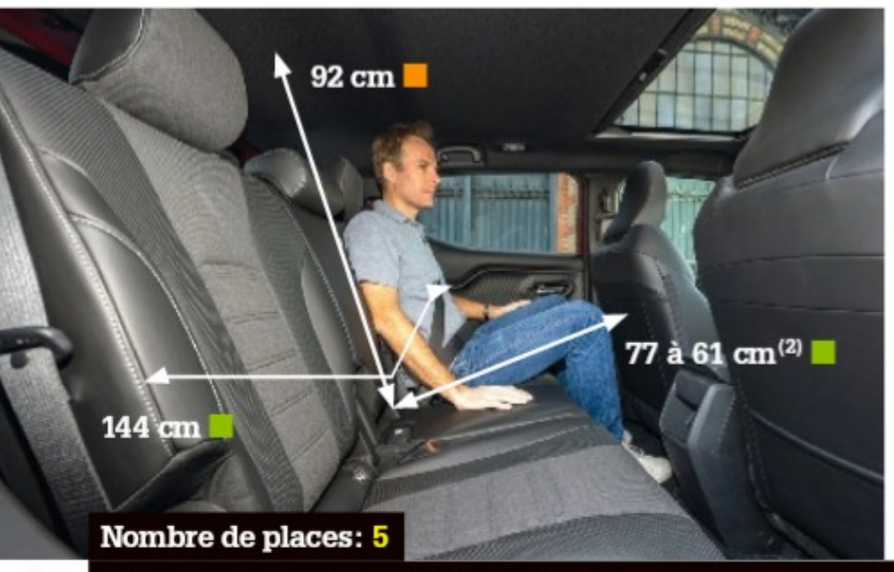
Aucune surprise volant en mains. Les 174 ch de notre version (uniquement disponible avec batterie de 61 kWh[1]) offrent une douceur de marche appréciable et des chronos honnêtes (31s8 au 1 000 m D. A.), hélas pénalisés par le poids élevé de l'auto : à 1 815 kg, il est plus lourd que ses rivaux directs d'au moins 200 kg. Voilà qui explique

*** VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant une remise officielle Suzuki de 4 000 € et la prime CEE de 340 €.

## Parlons BUDGET

- **LE VRAI PRIX :** fabriqué en Inde, l'e-Vitara n'a pas droit à la prime "coup de pouce", mais il bénéficie d'une petite prime CEE de 340 € et, surtout, d'une remise officielle Suzuki de 4 000 €.
- **L'ENTRETIEN :** une visite tous les ans ou 15 000 km est préconisée.
- **L'ÉQUIPEMENT :** l'entrée de gamme Avantage est déjà complète (caméra de recul, régulateur adaptatif, instrumentation numérique…). La finition intermédiaire Privilège (avec batterie de 61 kWh d'office) ajoute sièges et volant chauffants. La Style fait quant à elle le plein.

**L'entrée de gamme (144 ch) se contente d'une batterie de 49 kWh(1). Notre version de 61 kWh(1) (174 ch en 4x2, 184 ch en 4x4) voyage logiquement un peu plus loin. Mais les 310 km mesurés par notre labo sont loin des 426 km annoncés…**



**L'espace aux jambes est très suffisant pour deux adultes, et la banquette ménage un bon confort. En outre, elle coulisse (sur 16 cm), ce qui compense la capacité relativement modeste du coffre pour la catégorie.**

en partie sa soif de kilowattheures (en plus de son aérodynamisme peu optimisé)…
Pas spécialement dynamique, l'auto se comporte en traction rassurante et confortable, neutre dans ses réactions. Même constat pour la direction (plutôt précise) et le freinage, pas dés-agréable à l'usage mais qui manque d'efficacité (69 m de 130 à 0 km/h). Relevons toutefois quelques percussions d'amortissement prononcées, et pas seulement à basse vitesse. Nos jantes de 19" n'arrangent rien (la monte 18" d'entrée de gamme sera plus appropriée).
Enfin, si l'insonorisation est correcte à rythme modéré, des bruits d'air et de roulement apparaissent dès 110 km/h. Contrepartie de quelques économies, sans doute (vitrages fins, soubassements non isolés…). Nous sommes loin de l'agilité et de la rigueur de ses rivaux européens, auxquels l'e-Vitara oppose toutefois une originalité technique : une version 4x4 est proposée (avec un second moteur entraînant l'essieu arrière), pour 2 500 € de plus. Les adeptes de conduite hivernale, fidèles de Suzuki, apprécieront. ■

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP AFIL active Airbags (6) Phares adaptatifs matriciels à leds Régulateur de vitesse adaptatif Surveillance des angles morts, etc.

**AGRÉMENT:** aide au stationnement AV/AR + caméra 360° Chargeur de smartphone à induction Clé mains libres Clim auto. monozone avec pompe à chaleur Ecran central tactile 10,1"/25,7 cm avec GPS + Mirror Screen Instrumentation numérique 10,25"/26 cm Jantes alliage 19" = Sellerie tissu/similicuir Sièges AV électriques et chauffants Toit panoramique Volant chauffant, etc.

**EN OPTION AGRÉMENT:** peinture métallisée (de 550 à 850 €).

**Avec une longueur de 4,28 m, l'e-Vitara est proche du Peugeot E-2008 (4,31 m), par exemple. Il assume l'esprit baroudeur: protections en plastique proéminentes, contours musculeux, garde au sol de 18 cm…**

**La charge rapide plafonne à 70 kW (peut-être pour préserver la batterie?). Résultat, les pauses-café s'éternisent: 45 min de 10 à 80%!**

*1. Capacité brute. 2. Banquette reculée/avancée.*

### NOS MESURES

| | |
|---|---|
| **Vitesse maxi** | 156 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 31s8 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 6s |
| **Autonomie électrique** moyenne | 310 km |
| Route/Autoroute/Ville | 335/255/335 km |
| **Consommation** moyenne | 19,3 kWh/100 km |
| **Poids** | 1 815 kg |
| **Diamètre de braquage** | 11,2 m |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 69 m |

### LA TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| **Moteur** électrique | Synchrone à aimants permanents |
| Puissance maxi | 174 ch |
| Couple maxi | 193 Nm |
| **Batterie** lithium-ion-LFP | 59 kWh (capacité utile) |
| **Temps de charge** Wallbox(1)/Secteur | 6 h 20/38 h |
| Sur borne rapide(2) | 45 min (à 70 kW maxi) |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 5 CV/0 g/km |
| Prime "coup de pouce"/CEE | 0 €/- 340 € |
| **Transmission** | Aux roues avant |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse |
| **Pneus** | 225/50 R19 |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,28 x 1,80 x 1,64 |
| **Durée de garantie**(3) | 10 ans ou 200 000 km ▲ |

*1. Avec chargeur 11 kW de série, de 0 à 100 %. 2. De 10 à 80 %.*
*3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.*

### À LA LOUPE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Accès à bord | ■ | Facilité à manœuvrer | ■ |
| Bruits aérodynamiques | ■ | Facilité de contrôle des niveaux | ■ |
| Bruits/vibrations du moteur | ■ | Protection carrosserie | ■ |
| Agrément boîte automatique | ■ | Roue de secours (kit de réparation) | ■ |
| Confort des sièges avant | ■ | | |
| Confort des suspensions | ■ | Sensation pédale de frein | ■ |
| Direction | ■ | Souplesse à basse vitesse | ■ |

### NOTRE ÉVALUATION

**Le Suzuki e-Vitara Style** (33 960 €*, 59 kWh, 174 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV électriques de 150 ch ou plus, parmi lesquels:
**Fiat 600e La Prima** (31 600 €*, 51 kWh, 156 ch), Ford Puma **Gen-E Blue Cruise Edition** (30 300 €*, 46 kWh, 168 ch), **Peugeot E-2008 GT Exclusive** (33 400 €*, 51 kWh, 156 ch), **Renault 4 E-Tech Auton.Confort Iconic** (32 800 €*, 52 kWh, 150 ch), etc.

| | |
|---|---|
| **Comportement routier** | ■ |
| **Equipements de sécurité** | ■ |
| **Agrément/performances** | ■ |
| **Confort/insonorisation** | ■ |
| **Equipements de confort/garantie** | ■ |
| **Habitabilité/coffre** | ■ |
| **Aspects pratiques** | ■ |
| **Présentation/finition** | ■ |
| **Consommation** | ■ |
| **Prix** | ■ |

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

## POSTE DE CONDUITE

La position est plaisante pour qui aime conduire haut perché, mais les sièges s'avèrent un peu fermes à la longue. L'environnement est facile à appréhender : le sélecteur de marche tombe sous la main, l'instrumentation est claire et nette… Dommage, le volant masque une partie de l'affichage.

| | |
|---|---|
| Réglage des sièges | ■ |
| Maintien des sièges | ■ |
| Simplicité des commandes | ■ |
| Visibilité AV/AR | ■ / ■ |
| Eclairage intérieur | ■ |
| Lisibilité des compteurs | ■ |

## AIDES À LA CONDUITE

Suzuki a visiblement tenu compte des reproches, formulés notamment contre l'ergonomie de sa Swift : ici, on accède enfin facilement aux réglages des assistances à l'aide d'un menu sur l'écran. Côté techno, c'est du classique avec un régulateur adaptatif et un maintien dans la voie (pas toujours précis) de série. Alerte d'angles morts, radars AV/AR et caméra de recul sont aussi présents d'office. Pas d'aide automatisée, mais la finition haute a droit aux caméras à 360°.

| | |
|---|---|
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série |
| Conduite semi-autonome | Indisponible |
| Phares/Essuie-glaces auto. | Série/Série |
| Feux de route auto./Phares adaptatifs | Série/Série |
| Assistance au créneau | Indisponible |
| Facilité de réglage des alertes | ■ |

## ÉCRAN TACTILE

Les menus de l'écran sont plutôt simples, mais qualité d'affichage sommaire et réactivité aléatoire trahissent quelques économies. Même constat pour la connexion Bluetooth capricieuse, obligeant à répéter la manipulation.

| | |
|---|---|
| Facilité d'utilisation | ■ |
| Lisibilité | ■ |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS | Série |



*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et l'éventuelle "prime coup de pouce" (3 500 € minimum) ou prime CEE (300 € minimum).

**BIEN VU**

Modularité rare : l'assise coulisse (16 cm), en deux parties, et le dossier s'incline et se rabat en trois parties (40/20/40).

**RATÉ**

La régénération au freinage s'active par une touche directe, mais l'intensité se règle via l'écran central, et uniquement à l'arrêt.

## FINITION

L'habitacle présente bien, à première vue, mais déçoit quand on s'y attarde. Hormis le bandeau moussé de la planche de bord et la sellerie plutôt flatteuse, les plastiques sont de qualité inégale. L'assemblage, lui, paraît cependant correct : peu de bruits parasites à noter.

| | |
|---|---|
| Qualité des matériaux | |
| Qualité des assemblages | |
| Résistance aux rayures | |

## CHAUFFAGE/CLIM'

De vrais boutons permettent d'ajuster rapidement température et soufflerie. Une seule zone de réglage en revanche. Sièges et volant chauffants sont de série dès la finition intermédiaire Privilège.

| | |
|---|---|
| Simplicité des commandes | |
| Réglages gauche/droite | Indisponible |
| Aérateurs arrière | Série |
| Discrétion de la soufflerie | |

## SYSTÈME AUDIO

Le menu dédié à la radio manque de clarté pour le choix des stations. Le système audio Infinity (7 HP), de série en finition haute Style, offre une qualité satisfaisante.

| | |
|---|---|
| Qualité du son | |
| Simplicité des commandes | |
| Système hi-fi | Série |

## RANGEMENT

Les espaces sont petits mais assez nombreux, et la console centrale "flottante" libère une zone suffisante pour un portefeuille et des lunettes. Dommage que la recharge à induction pour smartphone n'arrive qu'en haut de gamme Style.

| | |
|---|---|
| Taille boîte à gants | |
| Taille vide-poches | |
| Emplacement charge smartphone | Série |
| Aumônières/vide-poches AR | Série (côté passager)/Série |

## LE VERDICT

**CORRECT**

***Mieux vaut ne pas être trop exigeant sur sa technologie électrique, à la traîne tant en recharge qu'en autonomie. Cela dit, cet e-Vitara est agréable à mener et bien placé financièrement. Et il est garanti 10 ans ou 200 000 km, ce qui compte.***

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

ELECTRIQUE

**VOLVO EX60**

P6 RWD ULTRA – 80 KWH – 374 CH

**73400 € 73000 €***

**PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV FAMILIAL ÉLECTRIQUE DE VOLVO**

# Une justesse toute scandinave...

**L'EX60, modèle le plus stratégique pour Volvo depuis le XC60, ne cherche ni l'esbroufe, ni la démesure. Face aux récents Audi Q6 e-tron, BMW iX3 et Mercedes GLC EQ, le suédois impose en effet une approche plus subtile du SUV premium électrique. Pari réussi ?**

Par Thierry Réaubourg
Photos : Thomas Antoine/Ace Team

Best-seller chez Volvo, le XC60 (disponible exclusivement en hybride rechargeable) a désormais un frère 100 % électrique. Baptisé EX60, cet élégant et spacieux SUV familial de 4,81 m s'inscrit dans la lignée des récents Audi Q6 e-tron, BMW iX3, Mercedes GLC EQ et Porsche Macan Electric : le nec plus ultra de la catégorie, dont le ticket d'entrée avoisine les 70000 €. Pas tout à fait la clientèle du (trop ?) populaire Tesla Model Y, donc, ni des chinois type Xpeng G6 ou BYD Sealion 7. Une Chine que l'EX60 garde d'ailleurs à distance, puisque, en dépit de son appartenance à Geely, Volvo a entièrement conçu et dessiné son SUV "à la maison", où est également assurée la production. Un détail capital aux yeux des clients visés, qui aiment associer Europe et haut de gamme…

A ce titre, l'EX60 impressionne par son ambiance intérieure raffinée et agréablement feutrée. On relève surtout une obsession du minimalisme toute scandinave, avec un mobilier épuré (sans verser dans le dépouillement clinique d'une Tesla), des matériaux chaleureux (plastiques tendres, bois, cuir, laine mélangée), un éclairage d'ambiance subtil et une qualité d'assemblage remarquable. L'ensemble dégage une sensation de "zénitude" assez unique dans la catégorie, où certains concurrents multiplient les écrans surdimensionnés, les effets de style gratuits et les animations lumineuses tape-à-l'œil.

## Le bouchon trop loin...

Cette volonté de tout harmoniser trouve toutefois ses limites en ergonomie. Volvo a en effet choisi de centraliser la quasi-totalité des commandes sur son écran Oled de 38 cm. Régler les rétroviseurs, ajuster le volant ou orienter les flux d'air demande ainsi plusieurs manipulations peu naturelles (il faut parfois se servir des boutons sur le volant en parallèle). Une sophistication numérique qui finit par contredire, finalement, l'esprit quasi bouddhiste revendiqué par ce SUV. Dommage, car le système multimédia Google reste par ailleurs assez intuitif et parfaitement fluide à l'usage, des raccourcis permettant notamment d'accéder rapidement aux aides à la conduite. On se régale également de la fantastique hi-fi Bowers & Wilkins, de série à bord de la finition Ultra. Les passagers arrière apprécieront aussi l'espace disponible pour étendre les jambes, la belle luminosité apportée par le toit panoramique et surtout le sensationnel niveau de confort.

Silence de cathédrale et amortissement remarquable de douceur caractérisent en effet le suédois, qui filtre les imperfections de la chaussée avec maestria. Mieux encore, son comportement surprend par son agilité. Malgré un poids important (presque 2,2 tonnes), le dernier-né de Volvo se montre précis, équilibré et même assez dynamique dans les enchaînements rapides. La direction, bien calibrée (plusieurs niveaux de fermeté paramétrables), participe à cette agréable sensation de maîtrise. Très appréciable également, le mode One Pedal, d'une rare progressivité. Le groupe motopropulseur de

*** VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la prime CEE de 400 €.

## Parlons BUDGET

- **LE VRAI PRIX :** nouveauté oblige, difficile d'espérer la moindre remise avant la fin de l'année. Au mieux ! Seul "cadeau" au crédit de ce SUV assemblé en Suède (usine de Torslanda) : une prime CEE de 400 €.
- **L'ENTRETIEN :** tous les deux ans ou tous les 30000 km.
- **L'ÉQUIPEMENT :** la dotation de l'entrée de gamme (Plus) est déjà très riche. La finition Ultra y ajoute : feux Pixel Led HD, jantes de 21", toit panoramique opacifiant, hi-fi Bowers & Wilkins et caméra 360°.

Malgré ses 2189 kg, ce grand SUV enchaîne les virages avec une efficacité et un dynamisme qui n'ont pas grand-chose à envier à ceux du BMW iX3. Remarquable niveau de confort par ailleurs (amortissement moelleux, aucun bruit d'air…).

Nombre de places: 5

Volume : 586 dm³

De l'espace pour les jambes, un plancher plat et une sellerie moelleuse : l'EX60 sait recevoir. Le volume de coffre indiqué, excellent pour la catégorie, prend en compte les 63 dm³ du profond bac caché sous le plancher fractionnable (40/60).

la version P6 (l'entrée de gamme) se montre tout aussi convaincant, avec des accélérations de sportive (de 0 à 100 km/h en 5s9), mais sans brutalité inutile. Là encore, Volvo a favorisé l'agrément plutôt que la démonstration. Quant à l'autonomie, elle figure parmi les bonnes surprises. Avec une consommation contenue pour la catégorie (autour des 16,5 kWh/100 km lors de notre journée d'essai "en bon père de famille"), on peut espérer rouler près de 500 km réels (pour 611 km annoncés). Un chiffre dans la bonne moyenne pour une batterie de 80 kWh utiles. Surtout, l'architecture 800 V permet des recharges rapides sur borne DC. Avec 320 kW de puissance de charge maxi (370 kW pour les versions P10 et P12 à quatre roues motrices, dotées de plus grosses batteries), l'EX60 P6 "fait le plein" (10 à 80 %) en 16 min. Au final, ce SUV chic, sophistiqué, très plaisant à conduire et surtout efficient, a tous les ingrédients en mains pour inquiéter ses rivaux allemands, sauf côté tarifs, costauds. ■

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ :** ABS + AFU + ESP AFIL active Airbags (7) Codes/phares auto. Frein d'urgence auto. Lecture des panneaux Phares Pixel Led HD et essuie-gl. auto. Régulateur de vitesse adaptatif Surveillance angles morts.

**AGRÉMENT :** aide au stationnement AV/AR + caméra 360° Bluetooth + USB Chargeur à induction Clé mains libres Clim auto. trizone GPS Google Hayon électr. Hi-fi Bowers & Wilkins Jantes alu 21" Mirror Screen Pompe à chaleur Sellerie similicuir Sièges AV/AR électr. et chauff Toit panoramique opacifiant…

**EN OPTION SÉCURITÉ :** conduite semi-autonome (1 450 €).

**AGRÉMENT :** jantes alu 22" (920 €) Peint. métallisée (1 100 €) Sellerie en laine (250 €) Vitres AR surteintées (450 €) Volant et essuie-gl. chauff. (500 €), etc.

Portes sans encadrements, poignées camouflées (voir "Bien vu" page suivante). L'EX60 marie élégance et discrétion. Les détails clinquants, ce n'est pas sa tasse de thé !

En sus du grand coffre et des bacs sous son plancher, pour lesquels Volvo propose des sacs "sur mesure" en accessoire, l'EX60 s'équipe d'un petit frunk de 52 dm³ sous le capot avant.

| LES DONNÉES CONSTRUCTEUR | |
|---|---|
| **Vitesse maxi** | 180 km/h |
| **Accélération** 0 à 100 km/h | 5s9 |
| **Autonomie électrique** | 611 km |
| **Consommation** cycle mixte | 14,9 kW/h/100 km |
| **Poids** | 2189 kg |
| **Diamètre de braquage** | 11,8 m |

| LA TECHNIQUE | |
|---|---|
| **Moteur** électrique | Synchrone à aimants permanents |
| Puissance maxi | 374 ch |
| Couple maxi | 480 Nm |
| **Batterie** lithium-ion NMC | 80 kWh (utiles) |
| **Temps de charge** Wallbox[1]/Secteur | 12 h/41 h |
| Sur borne rapide[2] | 16 min (320 kW maxi) |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 13 CV / 0 g/km |
| Prime "coup de pouce"/Prime CEE | 0 €/- 400 € |
| **Transmission** | Aux roues arrière |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse |
| **Pneus** AV / AR | 255/45 R21 / 265/45 R21 |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,81 x 1,91 x 1,64 |
| **Durée de garantie** | 3 ans ou 100 000 km [3] |

*1. 7,4 kWh. 2. De 10 à 80 %. 3. Batterie : 8 ans ou 160 000 km.*

| À LA LOUPE | | | |
|---|---|---|---|
| Accès à bord | ■ | Facilité à manœuvrer | ■ |
| Consommation | ■ | Planificateur d'itinéraire | ■ |
| Bruits aérodynamiques | ■ | Protection carrosserie | ■ |
| Confort des sièges avant | ■ | Rangement câble de charge (coffre avant) | ■ |
| Confort des suspensions | ■ | Roue de secours (kit de réparation) | ■ |
| Direction | ■ | Sensation pédale de frein | ■ |

## NOTRE ÉVALUATION

**Le Volvo EX60 P6 RWD Ultra** (73 000 €*, 80 kWh, 374 ch) est évalué parmi les SUV familiaux électriques d'environ 350 ch : **Audi Q6 e-tron Performance S line** (68 200 €*, 94,9 kWh, 306 ch), **BMW iX3 40 M Sport Pro** (71 350 €*, 82,6 kWh, 320 ch), **Mercedes GLC EQ 400 4Matic Avantgarde Line** (71 600 €*, 94 kWh, 489 ch), **Porsche Macan Electric** (83 100 €*, 95 kWh, 340 ch), etc.

| | |
|---|---|
| Comportement routier | ■ |
| Equipements de sécurité | ■ |
| Agrément/performances | ■ |
| Confort/insonorisation | ■ |
| Equipements de confort/garantie | ■ |
| Habitabilité/coffre | ■ |
| Aspects pratiques | ■ |
| Présentation/finition | ■ |
| Consommation | ■ |
| Prix | ■ |

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

## POSTE DE CONDUITE

Les commandes se résument à un combiné d'instruments numérique de 29 cm, très lisible, et à l'écran central, qui gère toutes les fonctions.
Y compris les réglages des rétroviseurs et du volant (en combinaison avec les touches au volant). Compliqué!
Excellente position de conduite, en revanche.

| | |
|---|---|
| Réglage des sièges | |
| Maintien des sièges | |
| Simplicité des commandes | |
| Visibilité AV/AR | / |
| Eclairage intérieur | |
| Lisibilité des compteurs | |

## AIDES À LA CONDUITE

Exception faite de la conduite semi-autonome de niveau 2, qui reste facturée en supplément au sein du pack Pilot Assist (ce dernier intègre également l'assistance au créneau et la caméra à 360°), l'EX60, fidèle à la politique de Volvo en matière de sécurité active et passive, dispose de tous les équipements dernier cri en la matière. Dont une nouvelle génération de ceintures dites "multi-adaptatives" évitant les contusions à l'épaule et au thorax en cas de choc.

| | |
|---|---|
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série |
| Conduite semi-autonome | 1 450 €(1) |
| Phares/Essuie-glaces auto. | Série/Série |
| Feux de route auto./Phares adaptatifs | Série/Série |
| Assistance au créneau | 1 450 €(1) |
| Facilité de réglage des alertes | |

## ÉCRAN TACTILE

L'écran Oled de 15" (38 cm) n'appelle aucune critique. Lisible convivial, fluide: le système géré par Google et sa très efficace IA Gemini (commandes vocales) fonctionne à merveille. Las, tout passe par lui, compliquant certaines tâches basiques.

| | |
|---|---|
| Facilité d'utilisation | |
| Lisibilité | |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS | Série |



*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).

**BIEN VU**

Esthétiques et simples à utiliser, les poignées de porte en forme d'aileron de requin apportent une touche d'originalité à ce SUV.

**RATÉ**

Les réglages du volant, des rétroviseurs et des flux d'air via l'écran (et parfois les touches au volant) : inutilement compliqué!

## FINITION

Les adeptes du noir peuvent bien sûr opter pour cette "couleur". Mais à nos yeux, une Volvo s'apprécie avec des tons clairs typiquement suédois. Qu'il s'habille de cuir artificiel (série), naturel (1 650 €) ou de laine (250 €) : l'EX60 bénéficie d'une finition de très haute facture…

| | |
|---|---|
| Qualité des matériaux | |
| Qualité des assemblages | |
| Résistance aux rayures | |

## CHAUFFAGE/CLIM'

La clim trizone ? Nickel. En revanche, être dans l'obligation d'ouvrir un menu et de "slider" du doigt sur l'écran pour régler l'orientation des flux d'air, on marche sur la tête… Rendez-nous les "tirettes"!

| | |
|---|---|
| Simplicité des commandes | |
| Réglages gauche/droite | Série |
| Aérateurs arrière | Série |
| Discrétion de la soufflerie | |

## RANGEMENT

La boîte à gants ne fait pas face au passager: elle loge au centre de la planche de bord. Sa capacité n'a, hélas, rien de sensationnel. On trouve également, sous l'accoudoir avant, un profond tiroir coulissant. Les bacs des porte sont aussi de belle taille.

| | |
|---|---|
| Taille boîte à gants | |
| Taille vide-poches | |
| Emplacement charge smartphone | Série |
| Aumônières/vide-poches AR | Série/Série |

## SYSTÈME AUDIO

Une pure merveille, ce système immersif signé Bowers & Wilkins! 1 820 watts, 28 haut-parleurs (certains logent dans les appuie-tête) : l'EX60 est un véritable auditorium.

| | |
|---|---|
| Qualité du son | |
| Simplicité des commandes | |
| Système hi-fi | Série |

## LE VERDICT

**INTÉRESSANT**

***Tout n'est pas parfait, notamment cette dépendance excessive à l'écran tactile.Mais le suédois compense par une qualité de vie à bord, un confort et un raffinement qui le distinguent clairement de ses concurrents premium. Et ça, on aime!***

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

## LES TROIS SUV FAMILIAUX PREMIUM S'AFFRONTENT EN HYBRIDE RECHARGEABLE

# L'Audi Q5 relance les débats

Hybride rechargeable

## Audi Q5

**e-Hybrid quattro S line – 299 ch**

**75 770 €/80 000 €***

**Le vrai prix d'achat:** même avec une remise potentielle de 6 %, l'important malus au poids de 8 780 € n'est pas entièrement compensé.
**L'entretien:** tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

Complètement renouvelé l'an dernier, l'Audi Q5 se distingue, à l'arrière, par des feux en deux parties, débordant sur le hayon et reliés entre eux par un fin bandeau lumineux. Ici, la finition S line impose un surcoût de 5 170 €.

Hybride rechargeable

## BMW X3

**30e xDrive M Sport – 299 ch**

**77 250 €/82 200 €***

**Le vrai prix d'achat:** ici, la taxe liée au poids gonfle l'addition de 6 525 €. On peut négocier 2 % de ristourne.
**L'entretien:** tous les deux ans ou tous les 30 000 km (selon les indications de l'ordinateur de bord).

Le BMW X3 affiche une personnalité marquée, et des panneaux de carrosserie très travaillés au niveau du hayon. C'est lui qui avance les mensurations les plus imposantes. Comptez 3 300 € de plus pour accéder à la jolie finition M Sport.



*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et le malus au poids.

**Renouvelé l'année dernière, l'Audi Q5 a récemment reçu une motorisation hybride rechargeable de 299 ch, qui lui permet de revenir dans la course face au récent BMW X3 et au talentueux Mercedes GLC, eux aussi proposés avec ce type d'hybridation.**

Par David Bouillaux - Photos : Nicolas Soler

Hybride rechargeable

## Mercedes GLC

**300e Hybrid 4Matic AMG Line – 313 ch**

**77450 €/82300 €***

**Le vrai prix d'achat :** malgré une remise généreuse de 9 %, le GLC reste le plus cher en raison d'un malus au poids très important (11780 €).

**L'entretien :** chaque année ou tous les 25000 km.

**Lancé en 2023, le GLC est le plus ancien des trois SUV de ce comparatif, et cela se ressent. Son design, moins contemporain, commence à accuser le poids des années face à ses rivaux. La finition AMG Line est facturée 4800 € en sus.**

Portée par le renouvellement des générations et l'arrivée de nouvelles motorisations, la bataille entre ces trois SUV premium ne faiblit pas. A la fois chics, lookés et très plaisants à conduire, ils tentent aussi de contenir les lourdes taxes qui les menacent.

Outre la conversion au 100 % électrique, l'hybridation rechargeable reste la principale solution pour modérer le niveau des taxes et, par conséquent, limiter autant que possible la facture finale, laquelle atteint ici des sommets pour nos trois protagonistes. En effet, aucun de ces modèles ne s'affiche sous la barre des 75000 €. Et malgré leur motorisation hybride rechargeable – qui, rappelons-le, permet d'annuler le malus $CO_2$ mais pas celui lié au poids –, les tarifs franchissent finalement les 80000 € pour l'Audi Q5 et dépassent même les 82000 € pour les BMW X3 et Mercedes GLC! L'autre intérêt de ces modèles est de permettre une autonomie suffisante pour rouler au quotidien en tout électrique et brider ainsi les coûts à l'usage.

Le Q5 profite depuis le début de l'année d'un nouvel ensemble hybride rechargeable. Celui-ci associe, comme chez ses deux concurrents, un moteur essence quatre cylindres à un bloc électrique. D'une puissance maxi combinée de 299 ch, il embarque une batterie de 20,7 kWh (utiles) lui permettant de parcourir en moyenne jusqu'à 75 km en mode 100 % électrique. Une valeur tout à fait correcte, »»

## Audi Q5

On est très bien installé au volant du Q5, et la présence des grands écrans digitaux ne laisse pas indifférent. Dommage que la navigation dans les menus du système multimédia ne soit pas assez intuitive. Audi nous avait habitués à mieux en ergonomie. En revanche, les rangements sont à la fois nombreux et spacieux.

## BMW X3

Là encore, la position de conduite se révèle idéale, mais la qualité de finition du X3 n'est pas au niveau des standards de BMW (plastiques peu valorisants). Si la grande dalle numérique comporte de trop nombreux menus, la molette centrale permet de naviguer assez facilement, sans trop quitter la route des yeux.

## Mercedes GLC

L'intérieur du GLC n'a pas pris une ride, et apparaît comme le mieux fini des trois, avec une présentation toujours flatteuse. Son système multimédia se prend rapidement en main. On apprécie aussi les grands rangements au centre. Enfin, le GLC est le seul des trois à proposer de série un vaste toit panoramique. Un véritable cocon !

» et suffisante pour la plupart des trajets quotidiens. Cela reste toutefois 10 km de moins que ses rivaux.

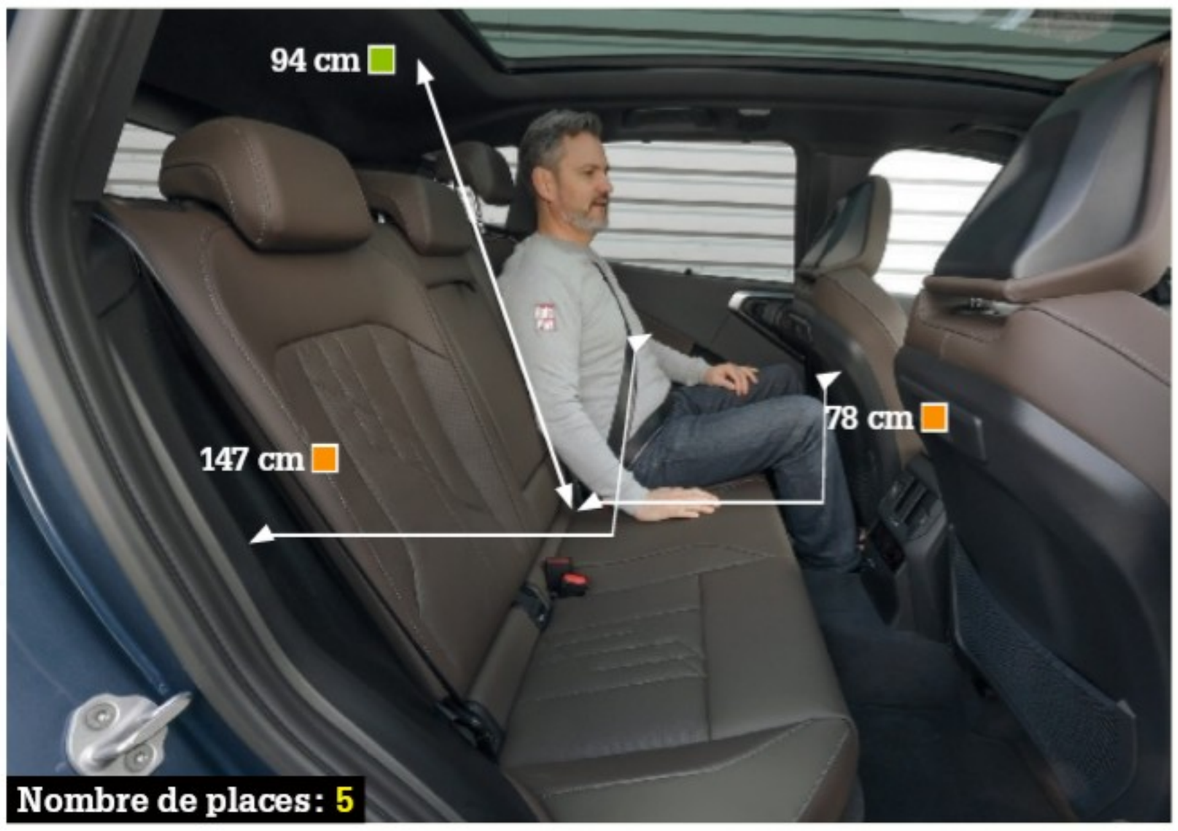
### Des X3 et GLC plus endurants

Bon point pour le X3, qui, malgré une batterie plus modeste que celle du GLC, arrive à l'égaler sur ce terrain (85 km). En revanche, une fois les batteries à plat, des disparités se font jour en mode hybride, notamment en défaveur de Mercedes. En moyenne, l'Audi et le BMW réclament respectivement 8,3 et 8,1 l/100 km, tandis que le GLC frise les 10 l/100 km. En ville, sa consommation grimpe même à 11,5 l/100 km, soit environ 3 l/100 km de plus que le Q5 et 2 l/100 km de plus que le X3. Le Mercedes souffre par ailleurs d'une masse importante (2400 kg) qui pénalise ses performances et son comportement en virage. Au volant, le Q5 distille une agréable sensation de légèreté, et son excellent compromis entre confort et agilité séduit d'emblée. Notre modèle était par ailleurs équipé des très efficaces suspensions pneumatiques (+ 2100 €).

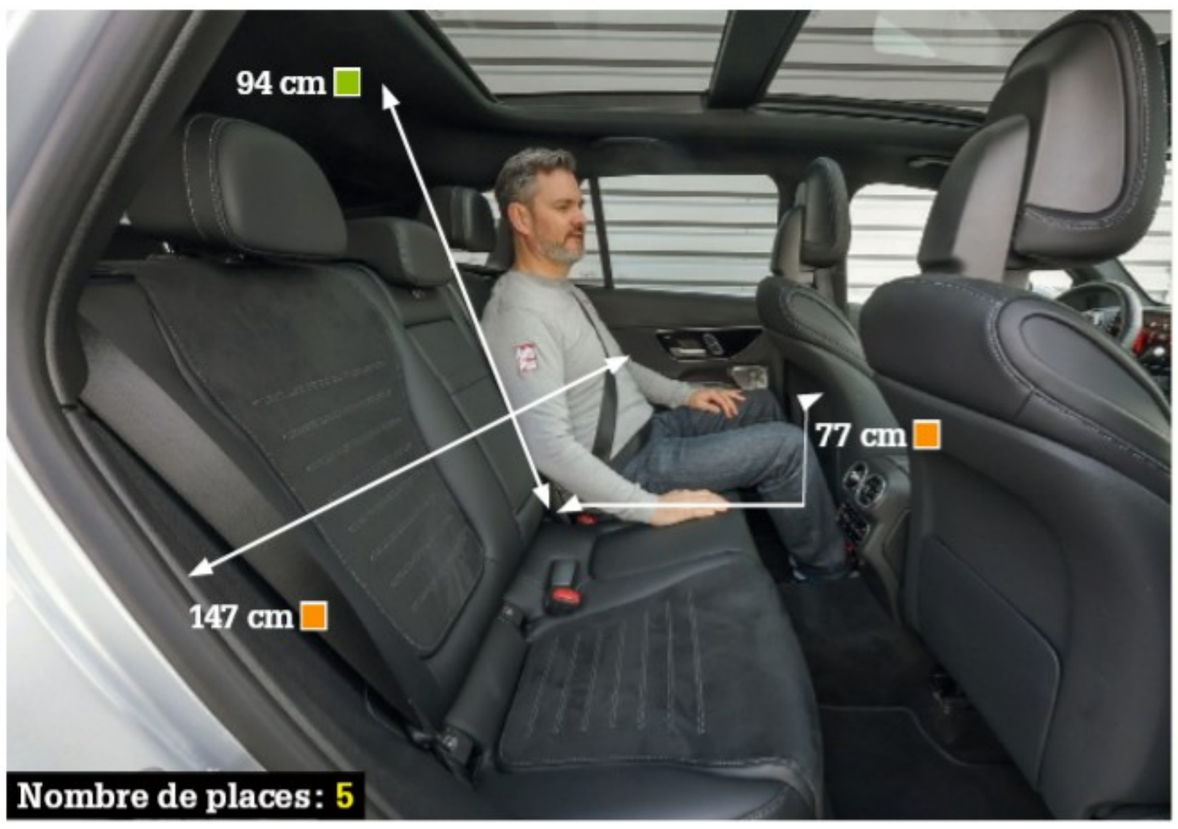


*1. Banquette coulissante reculée/avancée.*

Côté habitabilité, le bilan laisse un léger goût d'inachevé. A l'arrière, les grands adultes mériteraient davantage d'espace aux jambes, tandis que le passager central doit composer avec un imposant tunnel de transmission. Le coffre, lui, est amputé par le système hybride, comme chez ses deux rivaux, mais le Q5 se rattrape grâce à sa banquette coulissante de série. Elle permet d'augmenter le volume de 85 dm³. Un atout appréciable pour le transport d'objets encombrants.



La banquette fixe, bien dessinée, assure un bon confort aux passagers, même s'ils doivent par ailleurs s'accommoder des nombreuses trépidations générées par les suspensions sport (finition M Sport). L'espace à bord reste convenable et, comme dans le Q5, les occupants bénéficient de leurs propres réglages de climatisation. Le volume de coffre se montre adapté à un usage familial, mais l'absence d'espace sous le plancher pour ranger les câbles de recharge peut faire grincer des dents.



Selon nos mesures, les places arrière du GLC offrent une habitabilité quasiment équivalente à celles du X3. On regrette toutefois que l'assise soit un peu courte et que le dossier de la place centrale soit aussi ferme. En revanche, les passagers profitent d'un bel espace pour glisser leurs pieds sous les sièges avant. Le principal point faible du GLC concerne finalement son volume de coffre. Avec seulement 385 dm³, il se rapproche de celui d'une bonne citadine. C'est trop juste.

Le X3, de son côté, reste fidèle à l'ADN de BMW. Avec sa direction précise (à démultiplication variable), son châssis affûté et son train arrière plus mobile, il met clairement l'accent sur la sportivité. Il faut toutefois composer avec un amortissement un peu ferme, là où le moelleux du GLC incite à une conduite apaisée. Sur trajets autoroutiers, le GLC excelle, notamment par son silence de fonctionnement.

A l'intérieur, le Q5 séduira les amateurs de technologie et d'écrans digitaux. Ici, le passager peut même avoir droit à son propre écran, de 10,9"/27,7 cm (+ 950 €), qui lui donne accès à plusieurs applications. Cependant, toute cette technologie embarquée demande un temps d'adaptation, tant les menus et sous-menus sont nombreux, ce qui peut compliquer la prise en main. Attention aussi à la qualité des matériaux. Cela dit, le X3 se révèle encore plus décevant à cet égard, en raison notamment de nombreux plastiques de qualité moyenne et du tissu nid-d'abeilles omniprésent sur la planche »»

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie).

**Autonomie électrique, temps de charge, consommation de carburant…**

# Un BMW X3 un peu plus à son avantage

## Audi Q5

**Avec une autonomie (75 km) un peu inférieure à celle de ses adversaires et l'impossibilité d'une charge rapide, le Q5 ne crée pas la surprise. En mode hybride, il parvient néanmoins à contenir son appétit.**

L'**Audi Q5** e-Hybrid ne dispose que d'un seul port de recharge, en courant alternatif. Autrement dit, il est impossible de profiter d'une charge rapide, pratique notamment lors des trajets sur autoroute. Un choix plutôt regrettable, surtout quand son petit frère, le Q3, propose cette option. Résultat : il faut compter environ 2 h 30 pour une recharge complète (de 0 à 100 %) à 11 kW. Sur une Wallbox de 7,4 kW, ce temps passe à 3 h 45, et il grimpe jusqu'à 12 h 45 sur une prise domestique. Une fois rechargée, la batterie de 20,7 kWh (utiles) offre une autonomie moyenne d'environ 75 km, ce qui reste tout à fait correct.

Lorsqu'elle est épuisée, le quatre cylindres prend le relais en mode hybride, avec une consommation moyenne de 8,3 l/100 km. En usage urbain, celle-ci augmente légèrement, d'environ 0,3 l/100 km. Cela souligne l'intérêt de recharger afin de limiter les coûts d'utilisation.

## BMW X3

**Malgré l'absence de recharge rapide en courant continu, le X3 propose un très bon compromis entre une consommation de carburant maîtrisée et une bonne autonomie électrique (85 km).**

Le **BMW X3** 30e xDrive bénéficie d'un système hybride rechargeable particulièrement performant. Malgré une capacité nette plutôt modeste de 19,7 kWh, sa batterie assure une autonomie moyenne d'environ 85 km, soit 10 km de plus que le Q5, et un niveau comparable à celui du GLC, pourtant doté d'un accumulateur plus généreux. En revanche, comme le Q5, le X3 ne peut accéder aux bornes rapides. Les temps de charge (de 0 à 100 %) sont d'ailleurs très proches : environ 2 h 20 sur une borne de 11 kW, 3 h 30 à 7,4 kW, et jusqu'à 13 h sur une prise domestique, soit une recharge complète durant la nuit.

Côté consommation, son quatre cylindres essence se montre le plus sobre des trois, avec une moyenne de 8,1 l/100 km une fois en mode hybride. Une sobriété encore plus marquée sur voies rapides, où il se contente d'environ 7,5 l/100 km à 130 km/h.

## Mercedes GLC

**85 km d'autonomie en tout électrique et une charge rapide en 20 mn (à une puissance maxi de 60 kW), le GLC a de sérieux atouts. En revanche, attention à la conso en mode hybride, une fois la batterie vide…**

Le **Mercedes GLC** 300 e 4Matic peut lui aussi parcourir 85 km en mode électrique, et il est le seul des trois à accepter la recharge rapide en courant continu (DC), à une puissance maxi de 60 kW. Il ne lui faut alors qu'une vingtaine de minutes pour passer de 10 à 80 %. Un atout majeur, surtout sur longs trajets, puisqu'il met à profit le niveau de la batterie pour abaisser la consommation en mode hybride. Sur le réseau alternatif classique, les temps sont d'environ 2 h 30 sur une borne de 11 kW, 4 h à 7,4 kW, ewt jusqu'à 20 h sur prise domestique.

En revanche, une fois la batterie vide, le GLC se montre très gourmand. Son quatre cylindres flirte souvent avec les 10 l/100 km. Sur autoroute, difficile de descendre sous les 9 l/100 km, et, en ville, nos mesures relèvent même une moyenne de 11,5 l/100 km ! D'où l'intérêt de recharger aussi souvent que possible.

| CONSOMMATION/AUTONOMIE ÉLECTRIQUE | Audi Q5 | BMW X3 | Mercedes GLC |
|---|---|---|---|
| **Consommation** moyenne[1] | 8,3 l/100 km | 8,1 l/100 km | 9,8 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville[1] | 8,3/8,1/8,6 l/100 km | 7,4/7,5/9,4 l/100 km | 8,9/9,1/11,5 l/100 km |
| **Autonomie électrique** moyenne | 75 km | 85 km | 85 km |
| Route/Autoroute/Ville | 76/71/78 km | 92/79/84 km | 93/82/80 km |
| **Puissance de charge** AC/DC | 11 kW/Indisponible | 11 kW/Indisponible | 11 kW/60 kW |

*1. Mesures batterie vide.*

››› de bord. Son système multimédia ne brille pas non plus par sa simplicité d'utilisation.

### Le GLC a de beaux restes

A l'inverse, le Mercedes marque ici un bon point. Malgré son âge, il offre la présentation la plus soignée du lot, et sa tablette tactile, idéalement intégrée, est épaulée par un système de commande vocale très abouti. En habitabilité, enfin, aucun des trois ne parvient réellement à se démarquer. Les passagers disposent d'un espace correct, sans plus, à ce niveau de gabarit. En revanche, le Q5 se distingue par sa modularité, grâce à sa banquette coulissante (série) qui permet de faire varier le volume de coffre de 400 à 485 dm³. A titre de comparaison, celui du Mercedes se limite à 385 dm³, tandis que le X3 s'en sort plutôt bien avec 460 dm³. C'est lui qui finit par s'imposer, aidé aussi par son efficience et ses sensations de conduite. ■

| NOS MESURES | Audi Q5 | BMW X3 | Mercedes GLC |
|---|---|---|---|
| **Vitesse maxi**[1] | 250 km/h | 215 km/h | 218 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 26s9 | 27s4 | 27s8 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 4s2 | 4s2 | 4s6 |
| **Poids** | 2 237 kg | 2 150 kg | 2 400 kg |
| **Diamètre de braquage** | 12 m | 12,2 m | 10,9 m |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 63 m | 64 m | 63 m |

| LA TECHNIQUE | Audi Q5 | BMW X3 | Mercedes GLC |
|---|---|---|---|
| Puissance maxi combinée | 299 ch | 299 ch | 313 ch |
| Couple maxi combiné | 450 Nm | 450 Nm | 550 Nm |
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 984 $cm^3$ | 4 cylindres, 1 998 $cm^3$ | 4 cylindres, 1 999 $cm^3$ |
| Hybridation rechargeable | 1 moteur électrique | 1 moteur électrique | 1 moteur électrique |
| Puissance maxi (essence/électrique) | 252/143 ch | 140/184 ch | 204/136 ch |
| Couple maxi (essence/électrique) | 380/350 Nm | 310/250 Nm | 320/440 Nm |
| **Batterie** Lithium-ion | 20,7 kWh (capacité utile) | 19,7 kWh (capacité utile) | 31,2 kWh (capacité brute) |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 15 CV/69 g/km | 10 CV/66 g/km | 11 CV/50 g/km |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 €/+ 8 780 € | 0 €/+ 6 525 € | 0 €/+ 11 780 € |
| **Transmission** | 4x4 | 4x4 | 4x4 |
| Boîte | Automatique, 7 vitesses | Automatique, 8 vitesses | Automatique, 9 vitesses |
| **Pneus** | 235/55 R19 | 245/50 R19 | 235/55 R19 |
| **Réservoir** | 55 litres | 50 litres | 49 litres |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,72 x 1,90 x 1,65 | 4,76 x 1,92 x 1,66 | 4,72 x 1,89 x 1,64 |
| **Durée de garantie** | 2 ans (km illimités) | 2 ans (km illimités) | 2 ans (km illimités) |

*1. Donnée constructeur.*

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** ABS + AFU + ESP Airbags (6 ; 7 pour le GLC) Freinage d'urgence auto. Isofix Phares (à leds) et essuie-glaces auto. Pleins phares auto. Régulateur/limiteur de vitesse Rétroviseur intérieur jour/nuit auto. Surveillance des angles morts, etc.

**AGRÉMENT:** Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul Banquette 40/20/40 Bluetooth Clim auto. trizone[1] GPS Hayon motorisé Instrumentation numérique Jantes alu 19" Mirror Screen Sièges AV électr. et chauffants Vitres AV/AR électr. Volant multifonction, etc.

| LES DIFFÉRENCES | Audi Q5 | BMW X3 | Mercedes GLC |
|---|---|---|---|
| Banquette coulissante | Série | Indisponible | Indisponible |
| Réglage de clim indépendant aux places arrière | Série (1 zone) | Série (1 zone) | 850 € (2 zones) |
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série | Série | 500 € |
| Toit panoramique ouvrant | 1 900 € | 1 550 € | Série |

*1. Bizone sur GLC.*

## NOTRE CLASSEMENT

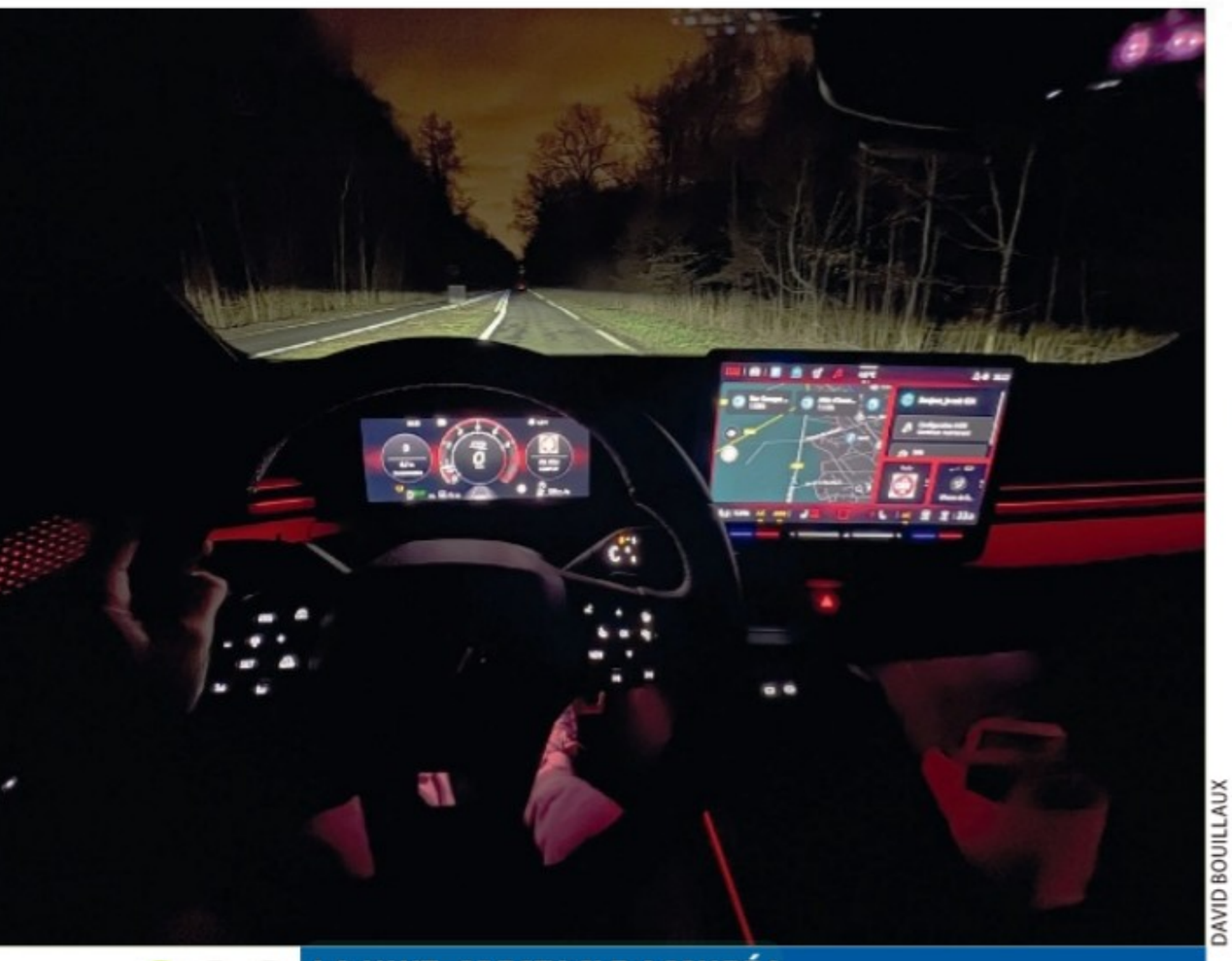
| LES NOTES DU | Audi Q5 | BMW X3 | Mercedes GLC |
|---|---|---|---|
| Comportement routier | 16 | 17 | 15 |
| Equipements de sécurité | 12 | 11 | 11 |
| Agrément/performances | 15 | 16 | 14 |
| Confort/insonorisation | 16 | 15 | 17 |
| Equipements de confort/garantie | 15 | 15 | 15 |
| Habitabilité/coffre | 6 | 9 | 5 |
| Aspects pratiques | 14 | 14 | 14 |
| Présentation/finition | 14 | 13 | 15 |
| Consommation/autonomie électrique | 12 | 14 | 13 |
| Prix | 11 | 10 | 10 |
| | 2e 131/200 | 1er 134/200 | 3e 129/200 |

## VICTOIRE : BMW X3

**Le X3 n'est pas irréprochable (détails de finition, confort de suspension un peu ferme), mais il remporte malgré tout ce match grâce à ses excellentes aptitudes routières et à une motorisation à la fois sobre et agréable. Il est talonné par un Q5 très convaincant, pénalisé toutefois par une technologie embarquée parfois complexe et un système hybride efficace mais peu démonstratif. Enfin, le très confortable GLC doit composer avec un manque d'agilité et une consommation élevée une fois la batterie vide.**

## SÉRÉNITÉ GARANTIE SUR LONG PARCOURS

Doté du système de désactivation de deux cylindres sur quatre lorsque le moteur est peu sollicité, le bloc micro-hybride 1.5 eTSI de 150 ch s'est montré à la fois puissant, doux et discret, et n'a pas consommé plus à 130 km/h que sur route (environ 6,5 l/100 km). Très efficace, l'insonorisation de l'habitacle a aussi participé au bon déroulement de notre voyage.



DAVID BOUILLAUX

## LA NUIT, SPECTACLE ASSURÉ !

Plusieurs trajets effectués de nuit nous ont permis d'apprécier la très agréable ambiance lumineuse de l'habitacle, ainsi que la bonne lisibilité des écrans et des commandes. Mention spéciale aussi pour l'éclairage adaptatif Matrix Led (570 €), qui s'est montré particulièrement efficace.

## QUELQUES FONCTIONS PEU PRATIQUES

Certaines commandes, susceptibles d'être manipulées de nombreuses fois au quotidien, se montrent déroutantes, à l'image de la très originale poignée de porte intérieure et des commodos, avec le réglage de l'essuie-glace à gauche et la commande de boîte à droite…

## AGILE, MAIS PEU CONFORTABLE

Sur les petites routes de campagne, le T-Roc n'offre pas le grand frisson, mais l'agilité de son châssis séduit tout de même. Au prix cependant d'une fermeté très marquée de ses suspensions sport, propres à la finition R-Line… Les jantes de 19" (660 €), chaussées de pneus à flancs bas (225/45 R19), n'arrangent rien à l'affaire.

# UNE AUTO TESTÉE AU QUOTIDIEN

Par David Bouillaux
Photos : Adrien Cortesi

**A *Auto Plus Crossovers & SUV*, nos essais ne se limitent pas**

Ce nouvel opus marque une rupture avec le précédent T-Roc. Par ses mensurations, tout d'abord : plus long de 13 cm, il se distingue désormais plus clairement de son petit frère, le T-Cross. Par son design, ensuite, très contemporain et qui lui confère une allure plus statutaire, plus chic. Cette montée en gamme se ressent aussi à bord, et s'illustre notamment par la présence de grands écrans numériques. Pour l'heure, le T-Roc laisse le choix entre deux déclinaisons du bloc essence 1.5 eTSI, toutes les deux associées à une boîte automatique DSG : l'une de 116 ch, en entrée de gamme (à partir de 29 990 €), l'autre de 150 ch, en finition Style (38 500 €) ou R-Line (42 500 € tout de même, hors options, mais avec une remise de 3 600 €). C'est avec cette dernière combinaison que nous avons passé une semaine. L'occasion de vérifier au quotidien les impressions laissées par le T-Roc lors de nos différents essais, et de tester de façon poussée ses aspects pratiques, son habitabilité, son confort et les technologies mises en œuvre. ■

A L'ARRIÈRE, IL FAIT DES HEUREUX

Installés sur la banquette, nos collègues ont particulièrement apprécié l'espace généreux pour les jambes. Ils ont aussi été surpris par la largeur au niveau des coudes. L'accueil d'un troisième passager au centre n'aurait donc posé aucun problème. Seul petit bémol : l'assise, un peu trop ferme, peut nuire au confort après plusieurs heures de route.

IL ESPACE LES PASSAGES À LA POMPE

Sur une semaine complète, la conso moyenne du quatre cylindres a oscillé autour des 7 l/100 km. Une valeur somme toute raisonnable, d'autant plus que le gros réservoir d'essence de 50 litres permet d'espacer les passages à la pompe. On peut ainsi compter parcourir environ 650 km avant que le témoin de réserve ne s'allume.

# Le Volkswagen T-Roc

**aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis..**

D. BOUILLAUX

AU VOLANT, ON SE SENT VITE À L'AISE

Grâce à la position de conduite surélevée, on domine davantage la route, ce qui se révèle rassurant. Nous avons également été séduits par la bonne qualité de fabrication, ainsi que par la lisibilité des grands écrans. Celui placé au centre, d'une diagonale de 12,9"/32,8 cm, se distingue par sa clarté et facilite l'utilisation d'un système multimédia plutôt bien pensé.

ON CHARGE SANS COMPTER !

Nous n'avons eu aucun mal à embarquer l'ensemble de notre matériel, ainsi que deux imposantes valises rigides extensibles. Par ailleurs, le grand coffre du T-Roc dispose d'un plancher modulable (série), qui permet d'obtenir un fond plat lorsque l'on rabat les dossiers.

**LE VERDICT** **Un haut de gamme polyvalent**

***Tout au long de la semaine, le T-Roc a confirmé les bonnes impressions que nous avions déjà à son sujet : performant, rassurant, bien insonorisé, agréable à vivre grâce à une ambiance moderne et chic agrémentée d'une habitabilité généreuse… Un excellent partenaire pour les longs trajets, malgré quelques défauts (certaines***

TOUTE LA GAMME À L'ESSAI

# Quel Dacia Duster choisir ?

**Apparu en 2024, le Duster de troisième génération vient de connaître plusieurs évolutions de son offre mécanique. L'occasion de faire un point. Pour vous aider à choisir dans cette gamme 100 % renouvelée, nous avons testé, mesuré, analysé et évalué toutes les versions disponibles.**

Par Charles Thouluc

## La gamme

En entrée de gamme, le 1.0 Eco-G 100 ch à bicarburation essence/GPL a cédé la place à un 1.2 Eco-G de 120 ch. Il est le seul disponible avec la finition Essential, à 19 990 €, et il est désormais proposé avec une boîte auto. (+ 1 600 €) à partir du deuxième niveau, Expression. Le moteur essence de cœur de gamme, le 1.2 à hybridation légère, passe de 130 à 140 ch. L'ancien moteur 1.6 full hybrid de 140 ch évolue quant à lui vers le 1.8 full hybrid de 155 ch, apparu sur le Bigster. La version 4x4 est désormais proposée avec un inédit 1.2 hybrid-G de 150 ch à transmission aux roues arrière électrifiée, qui combine hybridation et bicarburation essence/GPL. Notez que le Duster n'a droit à aucune remise et que les malus éventuels ne dépassent pas 400 €.

ARNAUD SAUNIER

| FINITION | ESSENCE/GPL | | ESSENCE | HYBRIDE ESSENCE | HYBRIDE ESSENCE/GPL |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1.2 ECO-G – 120 CH | 1.2 ECO-G AUTO. – 120 CH | 1.2 MILD HYBRID – 140 CH | 1.8 HYBRID – 155 CH | 1.2 HYBRID-G 4X4 – 150 CH |
| Essential | 19990 € / 20320 €* | – | – | – | – |
| Expression | 22300 € / 22630 €* | 23900 € / 24300 €* | 24000 € / 24400 €* | 26900 € / 26900 €* | 28800 € / 29040 €* |
| Extreme | 23800 € / 24130 €* | 25400 € / 25800 €* | 25500 € / 25900 €* | 28500 € / 28500 €* | 30300 € / 30540 €* |
| Journey | 23800 € / 24130 €* | 25400 € / 25800 €* | 25500 € / 25860 €* | 28500 € / 28500 €* | 30300 € / 30560 €* |

*** Vrai prix d'achat intégrant l'éventuel malus écolo.**

# Quel moteur ?

Essence, GPL, hybride… Pas évident de s'y retrouver. Entre le très rationnel 1.2 Eco-G de 120 ch, le 1.2 mild hybrid de 140 ch et les puissants 1.8 full hybrid de 155 ch, et 1.2 hybrid-G 4x4 de 150 ch, nous vous guidons pour y voir plus clair.

### 1.2 Eco-G 120 ch

En entrée de gamme, le nouveau 1.2 de 120 ch remplace le 1.0 de 100 ch. Dacia le propose toujours à partir de 19 990 €, et en bicarburation essence/GPL (carburant à environ 1 €/litre, pour un coût à l'usage imbattable). Avec 20 ch de plus et un couple qui grimpe à 200 Nm, le gain en performances est sensible. Hélas, l'agrément pâtit d'à-coups aux changements de rapports.

### NOTRE CHOIX 1.2 Eco-G 120 ch auto.

Pour 1 600 € de plus, le 1.2 Eco-G s'associe à une boîte auto. à double embrayage, douce à défaut d'être très rapide. La mécanique gagne ainsi en fluidité, l'absence d'à-coups rendant la conduite plus confortable. L'appétit augmente un peu (+ 0,4 l/100 km en moyenne en GPL) par rapport à la boîte manuelle, mais le coût à l'usage de cette version reste très raisonnable.

### 1.2 mild hybrid 140 ch

Très sobre (micro-hybridation 48 V) et tonique, ce moteur est plus performant que l'Eco-G, mais il génère lui aussi des à-coups, et les relances sont pénalisées par l'étagement des derniers rapports de sa boîte manuelle. Une version intéressante pour ceux qui n'auraient pas facilement accès au GPL, et ne voudraient pas investir 2 500 €* de plus pour la mécanique 1.8 full hybrid.

### 1.8 hybrid 155 ch

Avec un bloc thermique plus puissant (de 15 ch) et une batterie à la capacité accrue, le Duster full hybrid gagne en performances et en douceur à l'usage. La boîte auto., encore hésitante parfois, a aussi progressé en fluidité. Mais à 26 900 € (prix de base en Expression), difficile rentabiliser cette version face au 1.2 Eco-G 120 auto. (moins cher de 2 600 €*), malgré un très faible appétit.

### 1.2 hybrid-G 150 ch 4x4

Cette mécanique combine hybridation, bicarburation essence/GPL, boîte auto. à double embrayage et transmission 4x4 via un bloc électrique de 31 ch sur l'essieu arrière. L'agrément de conduite est meilleur qu'avec le 1.8 hybrid, et le coût à l'usage est avantageux grâce au GPL. Mais le surcoût de 2 140 €* le rend surtout intéressant pour ceux qui ont l'utilité de sa transmission 4x4.

1.2 Eco-G 120 auto.

NICOLAS SOLER

**Pour plus de douceur à la conduite, la boîte EDC à double embrayage, facturée 1 600 €, est conseillée.**

1.2 hybrid-G 150 4x4

NICOLAS SOLER

**Doté d'une transmission 4x4, économique (GPL) et performant, le 1.2 hybrid-G ravira les montagnards.**

1.8 hybrid 155

ARNAUD SAUNIER

**Assez performant, ce moteur brille surtout par sa sobriété en ville, où il se montre très agréable.**

| NOS MESURES | Essence/GPL | | Essence | Hybride essence | Hybride essence/GPL |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1.2 Eco-G (1) – 120 ch | 1.2 Eco-G auto. (1) – 120 ch | 1.2 mild hybrid – 140 ch | 1.8 hybrid – 155 ch | 1.2 hybrid-G 4x4 (1) – 150 ch |
| **Vitesse maxi** | 171 km/h (166 km/h) | 178 km/h (178 km/h) | 177 km/h | 177 km/h | 175 km/h (175 km/h) |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 33s2 (33s6) | 33s (33s7) | 31s4 | 31s6 | 32s6 (33s6) |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e | 7s8/11s8/19s7 (8s6/13s2/21s8) | 7s2/(8s) en Drive | 6s6/10s/14s6 | 5s6 en Drive | 7s2/(7s9) en Drive |
| **Consommation** moyenne | 8,6 l/100 km (6,7 l/100 km) | 9 l/100 km (6,9 l/100 km) | 6,3 l/100 km | 5,7 l/100 km | 9,9 l/100 km (7,2 l/100 km) |
| Route/Autoroute/Ville | 8,1/8,7/8,9 l/100 km (6,2/6,7/7,1 l/100 km) | 8,5/9,1/9,4 l/100 km (6,5/6,9/7,2 l/100 km) | 5,8/6,6/6,6 l/100 km | 5,6/6,5/5 l/100 km | 9,7/11/9,1 l/100 km (6,9/7,9/6,7 l/100 km) |
| Coût aux 1 000 km | 85 € (135 €) | 89 € (139 €) | 127 € | 115 € | 98 € (145 €) |
| **Autonomie** moyenne | 581 + 746 km (2) | 555 + 724 km (2) | 761 km | 842 km | 505 + 694 km (2) |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 64 m | 63 m | 63 m | 63 m | 64 m |
| **Volume de coffre** (3) | 495 dm³ | 495 dm³ | 565 dm³ | 475 dm³ | 400 dm³ |
| **Moteur** | 3 cylindres + turbo, 1 199 cm³ | 3 cylindres + turbo, 1 199 cm³ | 3 cylindres + turbo, 1 199 cm³ | 4 cylindres, 1 789 cm³ | 3 cylindres + turbo, 1 199 cm³ |
| Hybridation | Non | Non | Alterno-démarreur 48 V | 2 moteurs électriques 49 + 20 ch | Moteur électrique 31 ch + Alterno-démarreur 48 V |
| Puissance maxi | 120 ch | 120 ch | 140 ch | 109 ch | 150 ch |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 6 CV/121 g/km | 6 CV/123 g/km | 7 CV/123 g/km | 6 CV/107 g/km | 7 CV/117 g/km |
| Malus $CO_2$ | + 330 € | + 400 € | + 400 € | 0 € | + 240 € |
| **Transmission** | Aux roues AV | Aux roues AV | Aux roues AV | Aux roues AV | 4x4 |
| Boîte | Manuelle, 6 vitesses | Automatique, 6 vitesses | Manuelle, 6 vitesses | Automatique, 4 + 2 vitesses | Automatique, 6 vitesses |
| **Réservoir/capacité batterie** | 50 + 50 litres (2)/– | 50 + 50 litres (2)/– | 48 litres/0,84 kWh | 50 litres/1,4 kWh | 50 + 50 litres (2)/0,84 kWh |

| LES ÉTOILES | 1.2 Eco-G – 120 ch | 1.2 Eco-G auto. – 120 ch | 1.2 mild hybrid – 140 ch | 1.8 hybrid – 155 ch | 1.2 hybrid-G 4x4 – 150 ch |
|---|---|---|---|---|---|
| Agrément | ●●○○○ | ●●●●○ | ●●○○○ | ●●●●○ | ●●●●● |
| Performances | ●●●○○ | ●●●○○ | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●○○ |
| Niveau sonore/vibrations | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●○○ | ●●●●○ |
| Budget carburant | ●●●●● | ●●●●● | ●●●○○ | ●●●●○ | ●●●●○ |
| Prix (coefficient 2) | ●●●●● | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●○○ | ●●○○○ |
| **BILAN** | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●○○ | ●●●○○ | ●●●○○ |

*1. Mesures en carburant au GPL (entre parenthèses, au sans-plomb). 2. Réservoir de GPL + réservoir de sans-plomb. 3. Volume avec le kit anticrevaison de série.*

# Quelle finition ?

Dacia décline son Duster sur quatre niveaux de finitions, dont deux en haut de gamme proposées au même prix, mais avec des philosophies différentes.

DACIA

**Des lacunes d'équipement et pas de possibilité d'ajouter des options: ce premier niveau est peu attractif…**

## Essential

Forcément équipé du moteur 1.2 Eco-G 120 (boîte manuelle), le Duster premier prix s'identifie à ses "petites" roues de 16" en tôle et à ses poignées de porte et coques de rétro noires. A bord, clim manuelle, radio, prise USB et Bluetooth, sont de série. Mais des équipements aussi courants que les vitres arrière électriques ou les essuie-glaces auto. sont indisponibles, même en option.

NICOLAS SOLER

**A partir du niveau Expression, le Duster reçoit compteurs numériques, écran central 10"/25,4 cm et caméra de recul.**

## Expression

On accède à tous les moteurs à partir de cette finition, facturée 2 310 € de plus (en Eco-G 120). Un surcoût raisonnable vu l'ajout de nombreux équipements : à l'extérieur, jantes alu 17", bas de caisse et skis de protection avant/arrière qui renforcent le look baroudeur. L'habitacle se modernise aussi : écran central, caméra de recul, compteurs numériques, vitres AR électriques…

ERIC MONTGOBERT

**Les barres de toit modulables sont réservées à la finition Extreme (pas d'option possible pour les autres).**

## Extreme

En Extreme, le Duster gagne la clim auto., la clé mains libres, la gestion automatique codes/phares, les rétros rabattables électriquement… Les barres de toit modulables, la sellerie lavable et le contrôle de vitesse en descente (en 4x2 comme en 4x4) témoignent de l'esprit plus baroudeur de cette version. Et les inserts cuivrés soignent le look. Le tout pour une rallonge de 1 500 €. Correct !

ADRIEN CORTESI

**La finition Journey a l'apanage du chargeur à induction et du frein de parking électrique (de série).**

## Journey

Le niveau Journey représente le meilleur rapport prix/dotation. Facturé comme l'Extreme, il donne la priorité aux équipements de confort : GPS, chargeur de smartphone à induction, frein de stationnement électrique de série, tout comme le régulateur de vitesse adaptatif, inclus d'emblée sur les versions à boîte automatique (option avec le pack Techno, en Extreme).

| LES ÉQUIPEMENTS | Essential | Expression | Extreme | Journey |
|---|---|---|---|---|
| **SÉCURITÉ:** ABS + ESP + AFU = AFIL active = Aide au démarrage en côte = Airbags (6) = Freinage d'urgence auto. = Isofix = Lecture des panneaux = Phares auto. = Régulateur/limiteur de vitesse = Surveillance de pression des pneus + attention du conducteur. | | | | |
| Allumage auto. des essuie-glaces | – | Série | Série | Série |
| Contrôle de vitesse en descente | – | Série (4x4) | Série (4x2 et 4x4) | Série (4x4) |
| Feux de route auto. + antibrouillards | – | – | Série | Série |
| Frein de stationnement électrique | – | – | 700 €(1) | Série |
| Régulateur adaptatif (avec boîte auto.) | – | – | 700 €(1) | Série |
| Surveillance des angles morts | – | – | 600 €(1) | 600 €(1) |
| **AGRÉMENT:** banquette 2/3-1/3 = Barres de toit = Bluetooth = Climatisation = Fermeture centralisée = Ordinateur de bord = Prise USB = Radar de recul = Rétroviseurs électriques et dégivrants = Vitres AV électriques = Vitres teintées = Volant multifonction = Volant et siège conducteur réglables en hauteur et profondeur. | | | | |
| Climatisation manuelle/auto. | Série/– | Série/– | –/Série | –/Série |
| Caméra de recul | – | Série | Série | Série |
| Jantes alu | – | Série (17") | Série (17") | Série (18") |
| Vitres arrière électr./surteintées | –/– | Série/– | Série/Série | Série/Série |
| Accès et démarrage mains libres | – | – | Série | Série |
| Rétros rabattables électriquement | – | – | Série | Série |
| Barres de toit modulables | – | – | Série | – |
| Guidage GPS | – | 650 €(1) | 700 €(1) | Série |
| Système audio 3D Arkamys | – | 650 €(1) | – | Série |
| Chargeur de smartphone à induction | – | – | 700 €(1) | Série |
| Caméra 360° + aide AV et latérale | – | – | 600 €(1) | 600 €(1) |
| Sièges avant et volant chauffants | – | – | 300 €(1) | 300 €(1) |

*1. Inclus dans un pack.*

| LES ÉTOILES | Essential | Expression | Extreme | Journey |
|---|---|---|---|---|
| Présentation | ●●○○○ | ●●●○○ | ●●●●○ | ●●●●○ |
| Prix/équipement | ●●●○○ | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●●● |
| BILAN | ●●○○○ | ●●●●○ | ●●●●○ | ●●●●● |

DACIA

**La vision à 360°, incluse dans le pack City (600 €) avec le surveillant d'angles morts et l'aide au stationnement avant, est réservée aux finitions Extreme et Journey.**

ARNAUD SAUNIER

**Le Duster 1.2 hybrid-G 150 ch 4x4 Extreme reçoit des pneus "4 saisons" de série, que Dacia ne propose pas sur les autres versions, même en option.**

FLORIAN GROUT

**Les sièges avant et le volant chauffants sont uniquement disponibles en option à 300 € avec les finitions haut de gamme Extreme et Journey**

ADRIEN CORTESI

**Disponible sur toutes les versions (sauf hybrid-G 150 4x4), le pack Sleep (1590 €) comprend une couchette deux places de 1,90 x 1,30 m.**

# Le choix Auto Plus

## Dacia Duster

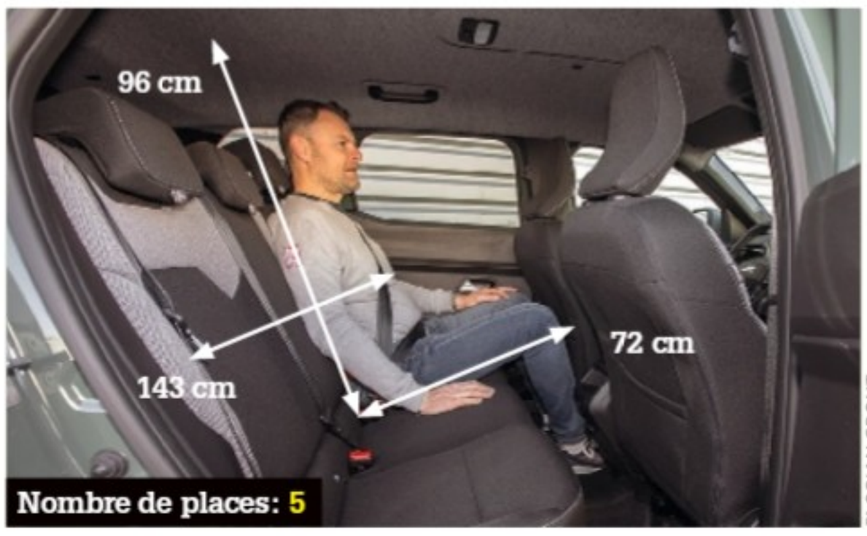
**1.2 Eco-G Journey auto. – 120 ch**

**25 400 € / 25 800 €***

Pour moins de 26 000 €, Dacia donne accès à un Duster tout équipé, dans une inédite version 1.2 Eco-G de 120 ch à boîte auto. qui mérite le détour à plusieurs égards. Plus tonique que celui de 100 ch qu'il remplace, ce trois cylindres d'entrée de gamme se montre à son aise sur tous types de parcours. Et avec la boîte à double embrayage (qui n'était pas proposée précédemment), on gagne une agréable douceur de conduite. Enfin, en cette période de flambée des prix du pétrole, le GPL (aux alentours de 1 €/litre) permet d'économiser à l'usage. On peut aussi cumuler les deux réservoirs (essence + GPL) pour atteindre une autonomie maximale supérieure à 1 200 km. Enfin, pour le même prix que la finition Extreme, le niveau Journey soigne davantage sa dotation d'agrément: GPS, chargeur à induction, frein de stationnement électrique, régulateur adaptatif…

ARNAUD SAUNIER

**Les plastiques durs, omniprésents, contribuent à une qualité perçue quelconque. Ils sont cependant bien assemblés et solidement fixés. Intuitives, les commandes facilitent la prise en main. Et la dotation est riche en Journey.**




FLORIAN GROUT

**Les jambes profitent d'un bel espace, d'autant qu'on peut les détendre en glissant les pieds sous les sièges. Certes, la place centrale est plus étroite, mais elle reste utilisable par un adulte.**

FLORIAN GROUT

**Avec le réservoir de GPL, le coffre perd 70 dm³, mais son volume reste correct. Des parois planes faciliteraient cependant les gros chargements.**

**En Journey, le Duster reçoit des grandes jantes 18" et des vitres arrière surteintées. La peinture "kaki lichen" est en option à 700 €, comme les autres coloris. Seul le "blanc glacier" est livré sans supplément.**

FLORIAN GROUT

*** Vrai prix d'achat intégrant l'éventuel malus écolo.**

# Cet été, testez

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

Visuels non contractuels

**Auto Plus** dès **5€**

**+1 cadeau:**

- L'actualité auto chez vous chaque semaine
- Un avocat spécialisé à votre écoute

**PLUS RAPIDE,** rendez vous sur :

**bit.ly/ap-suv-42**

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

# BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1719236

## 1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

☐ **Formule MENSUELLE** **5€** le 1er mois **seulement** +

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + **une gourde en cadeau** + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **5 € seulement** le 1er mois puis 8,90 €/mois au lieu de ~~16,24 €~~*. **Résiliable sans frais à tout moment**(1). (1)

☐ **Formule ANNUELLE** **5 mois OFFERTS** +

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une gourde en cadeau** pour **99 € seulement** au lieu de ~~194,82 €~~*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). (2)

## 2 Je choisis le mode de paiement

**Par prélèvement automatique. Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB**

IBAN: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR77 ZZZ 434057.

Le :

Date et signature obligatoires

**Par carte bancaire** (**Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !**). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/ap-suv-42** la boutique officielle d'Auto Plus

**Par chèque** (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) **libellé au nom d'Auto Plus** à:
**Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9**

## 3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire) : | | | | | | | | |

Nom** : | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# LE GUIDE D'ACHAT

ARNAUD SAUNIER

**Fort de son succès, le segment des SUV et crossovers s'enrichit de nouveaux modèles. Ils sont 210 véhicules à tenter de vous séduire. Dans ces 62 pages, nous vous les présentons par marque et les classons par motorisation et cylindrée. Retrouvez tous nos essais pour vous décider en connaissance de cause.**

## SOMMAIRE


| | |
|---|---|
| **Le tableau des remises sur 205 SUV** | 63 |
| **Alfa Romeo** | 64 |
| **Alpine** | 65 |
| **Audi** | 65 |
| **BMW** | 68 |
| **BYD** | 70 |
| **Cadillac** | 72 |
| **Citroën** | 72 |
| **Cupra** | 73 |
| **Dacia** | 74 |
| **DS Auto** | 75 |
| **Fiat** | 76 |
| **Ford** | 76 |
| **Geely** | 78 |
| **Honda** | 79 |
| **Hyundai** | 80 |
| **Jaecoo** | 82 |
| **Jeep** | 83 |
| **Kia** | 85 |
| **Land Rover** | 87 |
| **Leapmotor** | 88 |
| **Lexus** | 89 |
| **Lynk & Co** | 90 |
| **Mazda** | 91 |
| **Mercedes** | 92 |
| **MG** | 94 |
| **Mini** | 96 |
| **Mitsubishi** | 97 |
| **Nissan** | 98 |
| **Omoda** | 99 |
| **Opel** | 99 |
| **Peugeot** | 100 |
| **Polestar** | 102 |
| **Porsche** | 103 |
| **Renault** | 104 |
| **Seat** | 107 |
| **Škoda** | 107 |
| **Smart** | 110 |
| **Subaru** | 112 |
| **Suzuki** | 112 |
| **Tesla** | 113 |
| **Toyota** | 113 |
| **Vinfast** | 116 |
| **Volkswagen** | 116 |
| **Volvo** | 120 |
| **Xpeng** | 122 |


## 45 marques 210 modèles

NICOLAS SOLER / ERAS

ADRIEN CORTESI / ERAS

YANN LEFEBVRE / ERAS

ARNAUD SAUNIER / ERAS

# PAS ENCORE PRÊT À PASSER À C'EST LE MOMENT D'

JUN SUK-BYUNG / HYUNDAI

**Doublement impactés par la hausse des malus et des prix des carburants, les acheteurs de SUV s'orientent désormais massivement vers le tout-électrique. Une aubaine pour ceux qui veulent encore "rouler au pétrole".**

PAR PIERRE AUDEMAR

Dans une industrie telle que l'automobile, inertie n'est pas un vain mot. Tant les constructeurs que les concessionnaires prévoient de nombreux mois à l'avance les véhicules qu'ils souhaitent avoir en stock. L'objectif est alors de pouvoir livrer rapidement les clients les plus pressés. Mais il arrive qu'un grain de sable se glisse dans cette mécanique bien huilée et mette à bas cette planification. Si la hausse du malus écologique et du malus au poids, intervenue au 1er janvier, n'avait rien d'une surprise, en revanche, l'augmentation brutale du prix des carburants fossiles n'avaient pas été, et pour cause, anticipée. Mais elle aura suffi à convaincre de nombreux acheteurs qu'il était temps de passer au tout-électrique. Un coup dur pour les réseaux de distribution qui avaient encore misé, pour 2026, sur la domination de l'hybride et du thermique. La sanction est sans appel : des milliers de ces SUV "dorment" sur les parcs de stockage et doivent être écoulés le plus rapidement possible.

## Profiter du malheur de l'hybride

Un rapide coup d'œil aux statistiques de vente du 1er semestre permet de constater que, sur cette période, la majeure partie des SUV full hybrid ont vu leurs ventes baisser, parfois dans des proportions beaucoup plus importantes qu'anticipées : -13 % pour la Toyota Yaris Cross, -20 % pour le Renault Symbioz, -30 % pour le Ford Kuga… Les stocks de ces modèles sont désormais au plus haut, et il convient de s'en défaire à coups de prix cassés. Parmi les exemples les plus marquants relevés lors de notre enquête, il y a des Dacia Duster à -13 %, des Kia Sportage à -20 %, des Renault Austral à -23 %, des Alfa Romeo Junior et Hyundai Kona à -25 %, des Citroën C5 Aircross à -26 %, des DS 3 et Fiat 600 à -27 %, des Nissan Qashqai à -29 %, des Mitsubishi ASX et Opel Grandland à -30 %, et des Peugeot 3008 à -33 %.

## Des dérivés tout aussi bradés

Les choses ne vont guère mieux pour les deux autres technologies hybrides, les hybrides légers (également connus sous le terme de mild-hybrid, MHEV, micro-hybride…) et les hybrides rechargeables (PHEV, Plug-In Hybrid…). Dans le premier cas, les rabais s'affolent sur les BMW X3 (jusqu'à -20 %), Cupra Formentor (jusqu'à -27 %), Ford Puma (jusqu'à -23 %), Hyundai Bayon (jusqu'à -27 %), Kia Stonic (jusqu'à -20 %), Mazda CX-30 (jusqu'à -20 %), Skoda Kodiaq (jusqu'à -23 %), Suzuki S-Cross (jusqu'à -26 %) et Volkswagen Tiguan (jusqu'à -29 %). La seconde catégorie n'est pas en reste avec des rabais atteignant déjà -15 % sur le Jaecoo 7, -18 % sur le Volvo XC60, -21 % sur les Cupra Terramar et Mazda CX-60, -24 % sur le Hyundai Tucson, -25 % sur le BYD Atto 2, -27 % sur le Peugeot 5008, -28 % sur le BMW X1 et même -29 % sur les Ford Kuga et Volkswagen Tayron.

## Prêt pour la conversion ?

Si vous faites partie des automobilistes prêts à abandonner totalement les carburants fossiles, il reste possible, malgré l'engouement actuel, de faire "un coup" sur un SUV zéro émission. Pour cela, il faudra composer avec un choix de finitions, de couleurs et d'options limitées, mais ces renonciations peuvent largement être récompensées si vous visez un Audi Q6 e-tron (-20 % maxi), un BMW iX (-28 % maxi), un BYD Atto 2 (-20 % maxi), une Dacia Spring (-18 % maxi), un Ford Explorer (-21 % maxi), un Hyundai Ionq 5 (-22 % maxi), un Kia EV2 (-27 % maxi), un Mercedes EQE SUV (-20 % maxi), un Opel Frontera (-24 % maxi), un Peugeot E-2008 (-28 % maxi), une Renault 4 E-Tech (-25 % maxi) ou une Volkswagen ID.4 (-29 % maxi). ■

# L'ÉLECTRIQUE ? ACHETER !

NICOLAS SOLER / ERAS

## BERLINES ET BREAKS GRIMÉS EN SUV : UNE ALTERNATIVE INTÉRESSANTE ?

Portés par l'engouement de la clientèle, les SUV ont tendance à avoir la grosse tête en matière de tarification. Et les conséquences sur le budget familial ne s'arrêtent pas à l'achat. En matière d'assurance, de consommation de carburant, voire d'entretien, ils sont aussi souvent dispendieux. Une alternative à ces modèles, ce sont les berlines et breaks qui, à coup de garde au sol réhaussée, de roues de grande taille voire d'extensions de carrosserie en plastique brut, veulent se donner des airs d'aventurier. Cette sous-catégorie est en perte de vitesse, ce qui explique que l'offre soit plus restreinte qu'il y a quelques années, mais les propositions sont suffisamment distinctes pour satisfaire une large part de la clientèle. Dans certains cas, les importantes remises dont ils profitent renforcent encore leur attrait. Actuellement, il est possible de faire de bonnes affaires sur certaines Dacia Sandero Stepway (jusqu'à -11 % en essence), Ford Tourneo Courier Active (jusqu'à -28 % en électrique) et Peugeot 408 restylée (jusqu'à -29 % en hybride). Mais le champion du genre, c'est indéniablement Citroën avec ses C3 (jusqu'à -18 % en électrique), C4 (jusqu'à -34 % en hybride), C4 X (jusqu'à -32 % en hybride) et C5 X (jusqu'à -30 % en hybride).

| MODÈLE | REMISE MOYENNE |
|---|---|
| ALFA ROMEO JUNIOR | 6 À 11% |
| ALFA ROMEO TONALE | 8 À 10% |
| ALFA ROMEO STELVIO | 5% |
| ALPINE A390 (NOUVEAU) | 0% |
| ASTON MARTIN DBX | NC |
| AUDI Q3 | 0 À 6% |
| AUDI Q3 SPORTBACK | 0 À 5% |
| AUDI Q4 E-TRON (NOUV.) | NC |
| AUDI Q4 E-TRON SPORTBACK (NOUVEAU) | NC |
| AUDI Q5 | 0 À 7% |
| AUDI Q5 SPORTBACK | 0 À 12% |
| AUDI Q6 E-TRON | 4 À 7% |
| AUDI Q6 E-TRON SPORTBACK | 1 À 9% |
| AUDI Q7 | 6 À 10% |
| AUDI Q8 | 6 À 10% |
| BENTLEY BENTAYGA | NC |
| BMW X1 | 0 À 7% |
| BMW IX1 | 7 À 14% |
| BMW X2 | 2 À 6% |
| BMW IX2 | 6 À 8% |
| BMW X3 | 1 À 2% |
| BMW IX3 | 0% |
| BMW X5 | 1% |
| BMW IX | 4 À 5% |
| BMW XM | 2 À 9% |
| BYD ATTO 2 | 4 À 16% |
| BYD ATTO 3 | 0% |
| BYD SEALION 5 | 5% |
| BYD SEAL U | 5 À 8% |
| BYD SEALION 7 | 8% |
| BYD TANG | 3% |
| CADILLAC OPTIQ | NC |
| CADILLAC LYRIQ | NC |
| CADILLAC VISTIQ | NC |
| CITROËN C3 AIRCROSS | 2 À 4% |
| CITROËN C5 AIRCROSS | 9 À 11% |
| CUPRA TERRAMAR | 10 À 13% |
| CUPRA FORMENTOR | 9 À 14% |
| CUPRA TAVASCAN | 8 À 9% |
| DACIA SPRING | 0% |
| DACIA DUSTER | 0% |
| DACIA BIGSTER | 1% |
| DS 3 | 9 À 12% |
| DS 7 (NOUVEAU) | NC |
| DS N°8 | 5 À 10% |
| FERRARI PUROSANGUE | NC |
| FIAT 600 | 5 À 14% |
| FORD PUMA | 13 À 18% |
| FORD KUGA | 14 À 21% |
| FORD EXPLORER | 8% |
| FORD CAPRI | 10% |
| FORD MUSTANG MACH-E | 12% |
| GEELAY STARRAY (NOUV.) | NC |
| GEELY E5 (NOUVEAU) | 0% |
| HONDA HR-V | 13% |
| HONDA ZR-V | 14% |
| HONDA CR-V | 6 À 8% |
| HYUNDAI INSTER | 4% |
| HYUNDAI INSTER CROSS | 12% |
| HYUNDAI BAYON | NC |
| HYUNDAI KONA | 5 À 20% |
| HYUNDAI IONIQ 5 | 1 À 11% |
| HYUNDAI TUCSON | 14 À 17% |
| HYUNDAI SANTA FÉ | 3 À 10% |
| HYUNDAI NEXO | NC |
| HYUNDAI IONIQ 9 | 8 À 10% |

| MODÈLE | REMISE MOYENNE |
|---|---|
| JAECOO 5 (NOUVEAU) | 0% |
| JAECOO 7 | 0% |
| JEEP AVENGER (NOUV.) | NC |
| JEEP RENEGADE | 9 À 11% |
| JEEP COMPASS | 3 À 4% |
| JEEP WRANGLER | 6% |
| JEEP GRAND CHEROKEE | 12% |
| KIA STONIC | 10 À 11% |
| KIA EV2 (NOUVEAU) | 7% |
| KIA EV3 | 8 À 9% |
| KIA NIRO | 10 À 13% |
| KIA SPORTAGE | 6% |
| KIA EV5 | 4% |
| KIA EV6 | 6 À 9% |
| KIA SORENTO | 6% |
| KIA EV9 | 2 À 3% |
| LAMBORGHINI URUS | NC |
| LAND ROVER DISCOVERY SPORT | 4 À 5% |
| LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE | 4% |
| LAND ROVER DEFENDER | 2 À 5% |
| LAND ROVER RANGE ROVER VELAR | 5 À 7% |
| LAND ROVER RANGE ROVER SPORT | 0 À 3% |
| LAND ROVER RANGE ROVER | 0 À 2% |
| LEAPMOTOR B10 | 5% |
| LEAPMOTOR C10 | 4 À 7% |
| LEXUS LBX | 5% |
| LEXUS UX | 5% |
| LEXUS NX | 7 À 9% |
| LEXUS RX | 6% |
| LEXUS RZ | 0% |
| LOTUS ELETRE | 1% |
| LYNK & CO 02 | NC |
| LYNK & CO 01 | NC |
| LYNK & CO 08 (NOUV.) | 0% |
| MASERATI GRECALE | 0 À 13% |
| MAZDA CX-30 | 7 À 8% |
| MAZDA MX-30 | 15% |
| MAZDA CX-60 | 7 À 13% |
| MAZDA CX-6E (NOUV.) | 8% |
| MAZDA CX-80 | 10 À 13% |
| MERCEDES GLA | 8 À 9% |
| MERCEDES EQA | 6 À 12% |
| MERCEDES GLB | 0 À 1% |
| MERCEDES GLC | 3 À 9% |
| MERCEDES GLC COUPÉ | 3 À 9% |
| MERCEDES GLC ÉLECTRIQUE | 0% |
| MERCEDES EQE SUV | 1 À 15% |
| MERCEDES GLE | 5 À 6% |
| MERCEDES GLE COUPÉ | 4 À 7% |
| MERCEDES EQS SUV | 1 À 15% |
| MERCEDES GLS | 5% |
| MERCEDES CLASSE G | 0 À 3% |
| MG ZS | 4% |
| MG S5 EV | 10 À 11% |
| MG EHS | 11 À 13% |
| MG S6 EV | 7 À 8 % |
| MINI ACEMAN | 0 À 3% |
| MINI COUNTRYMAN | 3 À 5% |
| MITSUBISHI ASX | 16% |
| MITSUBISHI GRANDIS | 5% |
| MITSUBISHI ECLIPSE CROSS | 14% |
| MITSUBISHI OUTLANDER | 20% |
| NISSAN JUKE | 1 À 6% |

| MODÈLE | REMISE MOYENNE |
|---|---|
| NISSAN LEAF | 0% |
| NISSAN QASHQAI | 10% |
| NISSAN ARIYA | 9 À 21% |
| NISSAN X-TRAIL (NOUV.) | NC |
| OMEDA 9 (NOUVEAU) | NC |
| OPEL FRONTERA | 8 À 15% |
| OPEL MOKKA | 10 À 16% |
| OPEL GRANDLAND | 8 À 16% |
| PEUGEOT 2008 | 9 À 16% |
| PEUGEOT 3008 | 6 À 13% |
| PEUGEOT 5008 | 7 À 12% |
| POLESTAR 3 | 16 À 17% |
| PORSCHE MACAN | 0 À 2% |
| PORSCHE CAYENNE | 0 À 2% |
| PORCHE CAYENNE COUPÉ | 0 À 1% |
| PORSCHE CAYENNE ELECTRIC | 0% |
| PORSCHE CAYENNE COUPÉ ELECTRIC (NOUV.) | 0% |
| RENAULT CAPTUR | 7 À 11% |
| RENAULT 4 E-TECH | 3% |
| RENAULT SYMBIOZ | 10% |
| RENAULT SCÉNIC | 10% |
| RENAULT AUSTRAL | 11% |
| RENAULT ESPACE | 6% |
| RENAULT RAFALE | 6 À 13% |
| ROLLS-ROYCE CULLINAN | 0% |
| SEAT ARONA | 12 À 15% |
| SKODA KAMIQ | 18 À 22% |
| SKODA KAROQ | 15 À 17% |
| SKODA ELROQ | 10% |
| SKODA ENYAQ | 11% |
| SKODA ENYAQ COUPÉ | 10 À 11% |
| SKODA KODIAQ | 8 À 14% |
| SMART #1 | 6 À 13% |
| SMART #3 | 8 À 11% |
| SMART #5 | 7 À 16% |
| SUBARU UNCHARTED | NC |
| SUBARUE-OUTBACK (NOUV.) | NC |
| SUBARU SOLTERRA | NC |
| SUZUKI VITARA | 15% |
| SUZUKI EVITARA | 12% |
| SUZUKI S-CROSS | 22% |
| TESLA MODEL Y | 0 À 7% |
| TOYOTA AYGO X | 9% |
| TOYOTA YARIS CROSS | 8 À 12% |
| TOYOTA C-HR | 11% |
| TOYOTA C-HR+ | 3 À 5% |
| TOYOTA RAV4 | 4% |
| TOYOTA BZ4X | 2% |
| TOYOTA LAND CRUISER | 0% |
| VINFAST VF8 | 0% |
| VW T-CROSS | 14 À 21% |
| VW TAIGO | 12 À 17% |
| VW T-ROC | 11 À 13% |
| VW TIGUAN | 7 À 19% |
| VW TAYRON | 8 À 11% |
| VW ID.4 | NC |
| VW ID.5 | 12 À 14% |
| VW TOUAREG | 17% |
| VOLVO EX30 | 11 À 21% |
| VOLVO EX30 CROSS COUNTRY | 7% |
| VOLVO XC40 | 8% |
| VOLVO EX40 | 10 À 18% |
| VOLVO EC40 | 8 À 10% |
| VOLVO XC60 | 10% |
| VOLVO EX60 | 0% |
| VOLVO XC60 CROSS COUNTRY (NOUVEAU) | NC |
| VOLVO XC90 | 7% |
| VOLVO EX90 | 10 À 11% |
| XPENG G6 | 7 À 8% |
| XPENG G9 | 3% |
| ZEEKR X (NOUVEAU) | NC |
| ZEEKR 7V (NOUVEAU) | NC |

# ALFA ROMEO

## Junior Elettrica 280 ch Veloce

*L'autonomie est très moyenne mais la charge rapide est correcte en 27 min à 100 kW maxi.*

### L'élégance racée

Dans cette version 100 % électrique de 280 ch, le Junior fait preuve d'une fougue impressionnante, qu'il canalise avec brio grâce à un différentiel autobloquant et un châssis affûté. Direction incisive, roulis contenu, essieu arrière réactif au lever de pied… tout concourt à une conduite vivante et précise. Mais cette fougue a son revers : avec une batterie de 51 kWh, l'autonomie peine à convaincre, surtout à ce niveau de prix. Donnée officiellement pour 322 km, nous l'avons mesurée plutôt autour de 270 km. Quant à l'espace intérieur, il se révèle mesuré, confirmant le parti pris dynamique de ce SUV au charme indéniable. Le prix est élevé mais permet le bonus.

**+ QUALITÉS**
**Performances**
**Comportement**

**– DÉFAUTS**
**270 km d'autonomie**
**Prix peu compétitif**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 900 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 280 ch |
| Couple | 345 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 225/40 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 54 kWh |
| COFFRE | 330 dm³ |
| POIDS | 1590 kg |
| L x l x h (en m) | 4,18 x 1,79 x 1,51 |
| VITESSE MAXI | 198 km/h |
| 1000 m D. A. | 26,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,3 s |
| TEMPS DE CHARGE | 27 mn (rapide) 5h45 (11kW) |
| AUTONOMIE | 270 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Tonale Plug-in Hybrid Q4 270 ch Veloce

*Le Tonale Plug-in Hybrid revendique une autonomie en tout électrique de près de 60 kilomètres.*

### Dans la cour des grands

Tout juste restylée (calandre, prises d'aération, bouclier…), au sommet de la gamme Tonale, trône la version hybride rechargeable de 270 ch (cumulés). Ici, le moteur turbo-essence (180 ch) est épaulé par un moteur électrique (122 ch), lui-même alimenté par une batterie rechargeable de 15,5 kWh. Mais surtout, la batterie offre la possibilité de parcourir (selon le constructeur) 59 km sans consommer une seule goutte de sans-plomb. D'autre part, à l'usage, cette mécanique nous a plutôt convaincu par sa douceur, même si le moteur essence a parfois tendance à moulinер un peu. En revanche, attention à l'addition qui explose de 10000 € face à la version micro-hybride de 160 ch…

**+ QUALITÉS**
**Agrément mécanique**
**Autonomie en 100 %**

**– DÉFAUTS**
**Volume de coffre**
**Tarif élevé**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 61 200 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 80 g/km + 2165 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1332 cm³ |
| Puissance | 270 ch |
| Couple | 270 Nm (+ 250 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| RESERVOIR | 43 litres |
| COFFRE | 320 dm³** |
| POIDS | 1910 kg |
| L x l x h (en m) | 4,53 x 1,85 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 195 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s6 |
| CONSOMMATION MIXTE | 3,0 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Tonale 1.5 Hybrid 175 VGT TCT Veloce

*Le 1.5 turbo essence micro-hybride 175 affiche une consommation de 7,4 l/100 km.*

### Restylage notable

Le Tonale vient de passer par la case restylage. Outre les évolutions cosmétiques qui touchent essentiellement la face avant, le 1.5 turbo essence développe désormais 175 ch. Ce dernier se caractérise par sa douceur mais surtout, sa technologie hybride permet de rouler plusieurs dizaines de mètres en tout électrique. En revanche, dès que le rythme augmente, le manque de réactivité de la mécanique se fait ressentir à cause d'un turbo un peu trop flemmard. Gênant lors des relances… Fort heureusement, le Tonale offre de très bonnes prestations routières, grâce à sa direction précise, son train avant réactif et ses prises de roulis maîtrisées.

**+ QUALITÉS**
**Douceur à basse vitesse**
**Comportement routier**

**– DÉFAUTS**
**Relances peu réactives**
**Prix**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 500 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 129 g/km + 1518 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1469 cm³ |
| Puissance | 160 ch à 5750 tr/mn |
| Couple | 240 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/40 R 20 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 430 dm³ |
| POIDS | 1660 kg |
| L x l x h (en m) | 4,53 x 1,85 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 193 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,4 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Stelvio 2.0 TB 280 ch Q4 Veloce

*Comme pour le Tonale, le Stelvio restylé a profité de nouveaux phares dotés de la technologie à led matricielle.*

### Une santé de fer

Le SUV a profité, tout comme la Giulia, d'une légère mise à jour concernant le style. La face avant et la signature lumineuse ne sont pas sans rappeler celles du Tonale. Sous le capot de cette version essence de 280 ch, on retrouve le très véloce 2.0 turbo de la Giulia. Hormis une sonorité (trop) discrète, le bloc affiche une santé de fer. L'engin abat le 0 à 100 km/h en moins de 6s2, pour une conso moyenne de 10,2l/100 km. Mais surtout, le Stelvio procure des sensations assez rares au volant d'un SUV de ce gabarit et obéit au doigt et à l'oeil en toutes circonstances.

**+ QUALITÉS**
**Agrément moteur/boîte**
**Présentation**

**– DÉFAUTS**
**Malus assassin**
**Détails de finition**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 66 300 € - 17 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 192 g/km + 80000 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1995 cm³ |
| Puissance | 280 ch à 5250 tr/mn |
| Couple | 400 Nm à 2250 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R 20 |
| RESERVOIR | 58 litres |
| COFFRE | 463 dm³ |
| POIDS | 1775 kg |
| L x l x h (en m) | 4,69 x 1,91 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 230 km/h* |
| 1000 m D. A. | 26,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 10,2 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Stelvio 2.2 Diesel 160 ch AT8 Sprint

*Avec ses jantes plus modestes de 18" livrées de série sur la finition Sprint, le SUV gagne en confort.*

## Plaisir plus accessible

Affichée à 55800 €, cette version d'entrée de gamme, permet d'accéder à l'un des plus séduisants SUV du marché. Néanmoins, à ce tarif, vous ne bénéficierez ni des sièges en cuir, ni de la navigation... mais la présentation intérieure revue et reprise à la Giulia, séduit. Et on se console aussi avec son petit moteur diesel de 160 ch. Enfin pas si petit que cela, puisqu'il s'agit du fameux 2.2 l qui officie déjà sur les autres versions. Pour ceux qui ont l'habitude de voyager à plusieurs (et chargé), ce modèle peu gourmand en gazole (7,2 l/100 km) se révèle parfois un peu juste, notamment dans les montées.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie**
**Look séduisant**
**Plaisir au volant**

**– DÉFAUTS**
**Equipement modeste**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 55 800 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 152 g/km + 6478 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 2143 cm³ |
| Puissance | 160 ch à 3750 tr/mn |
| Couple | 450 Nm à 1750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/55 R 19 |
| RESERVOIR | 58 litres |
| COFFRE | 463 dm³ |
| POIDS | 1660 kg |
| L x l x h (en m) | 4,69 x 1,91 x 1,70 |
| VITESSE MAXI | 197 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,2 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# A390 GTS 89 kWh 470 ch

*L'A390 peut compter sur ses deux moteurs arrière et sur son système "Torque Vectoring" pour gagner en agilité et faire oublier sa masse.*

## L'Alpine familiale

Alpine passe au SUV électrique ! Côté masse, l'A390 ne boxe pas dans la même catégorie que l'A110 mais il sort une botte secrète : 3 moteurs, dont 2 à l'arrière qui distribuent le couple à chaque roue de façon à optimiser l'agilité. Ça marche ! Cependant, les freins restent le maillon faible, les 2 tonnes mettant leur efficacité à rude épreuve ! Grâce aux 470 ch et 824 Nm de couple, les performances sont excellentes, tandis que le confort des occupants est préservé. Quant à la batterie, elle supporte des recharges assez rapides. Les places arrière peu généreuses, la qualité des plastiques et le tarif déçoivent.

**+ QUALITÉS**
**Châssis/perfs**
**Autonomie/recharge**

**– DÉFAUTS**
**Prix et finition**
**Endurance freinage**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 78 000 € - 14 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 470 (156 AV/2 x 156 AR) ch |
| Couple | 824 (300 AV/2x262 AR) Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/40 R21 |
| BATTERIE | Li-ion 89 kWh |
| COFFRE | 532 dm³ |
| POIDS | 2121 kg |
| L x l x h (en m) | 4,62 x 1,89 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 220 km/h |
| 0 à 100 km/h | 3s9 |
| TEMPS DE CHARGE | secteur 48h 11 kW 9h 7,4 kW 14h |
| AUTONOMIE | 555 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# ALPINE

# A390 GT 89 kWh 400 ch

*En virage, le système Alpine Torque Vectoring fait des merveilles.*

## Esprit sportif préservé

L'A390, SUV sportif, est uniquement proposé en transmission intégrale. Face à des rivales comme le Porsche Macan ou le Tesla Model Y, il mise sur trois moteurs électriques (un à l'avant, deux à l'arrière) développant ici 400 ch en version GT et 470 ch en GTS. Grâce à l'Active Torque Vectoring, il offre une grande agilité et un réel plaisir de conduite malgré ses 2,1 tonnes. Seul hic : la sensation à la pédale de frein ! La batterie de 89 kWh promet une autonomie moyenne de 360 km, mais impose plutôt des recharges tous les 300 km sur autoroute. L'habitabilité déçoit au regard du gabarit,

**+ QUALITÉS**
**Agilité au volant**
**Amortissement réussi**

**– DÉFAUTS**
**Habitabilité trop juste**
**Pédale de frein**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 67 500 € - 14 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 400 ch |
| Couple | 661 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/40 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 89 kWh |
| COFFRE | 500 dm³ |
| POIDS | 2165 kg |
| L x l x h (en m) | 4,62 x 1,89 x 1,53 |
| VITESSE MAXI | 197 km/h |
| 1000 m D. A. | 25,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | secteur 48h 11 kW 9h 7,4 kW 14h |
| AUTONOMIE | 360 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# AUDI

# Q3 2.0 TDI 150 S line

*Entre son poids élevé, son moteur peu énergique à bas régime et sa boîte un peu lente, le Q3 TDI manque de nervosité au quotidien.*

## Le diesel résiste

Le dernier Q3 opte pour un style agressif tout en améliorant son aérodynamisme (Cx 0,31). Plus long de 4 cm, il perd pourtant du coffre et reste moyen en habitabilité. L'habitacle modernisé intègre deux écrans mais l'ergonomie générale est perfectible. Sous le capot demeure ici le 2.0 TDI de 150 ch. Cette version diesel, plus lourde, déçoit par ses performances et sa boîte lente, mais permet d'afficher des chiffres de consommation relativement sobres. La suspension pilotée améliore le confort sans dynamiser un comportement trop sage. Plus cher qu'avant, le Q3 progresse en finition et dotation.

**+ QUALITÉS**
**Présentation et finition**
**Techno/équipement enrichis**

**– DÉFAUTS**
**Moteur/boîte indolents**
**Manque d'agilité**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 54 250 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 142 g/km + 4724 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1968 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 3000 tr/mn |
| Couple | 360 Nm à 1600 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R19 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 488 dm³ |
| POIDS | 1711 kg |
| L x l x h (en m) | 4,54 x 1,86 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 208 km/h |
| 0 à 100 km/h | 9s2 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,4 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# AUDI

## Q3 Sportback 1.5 e-hybrid 272 S line

*Avec 272 ch et jusqu'à 77 km d'autonomie électrique, le Q3 Sportback mise sur le confort plus que sur l'agilité.*

### Futur chouchou ?

Cette version confirme l'importance stratégique du modèle pour la marque. Performant, silencieux et capable de parcourir 77 km en mode électrique, il séduit par son confort et son agrément général. La recharge rapide DC à 50 kW constitue un vrai plus dans la catégorie. En revanche, batterie vide, la consommation grimpe à 8,1 l/100 km. Avec plus de 1,9 t. sur la balance, l'agilité reste limitée. Les places arrière demeurent correctes et Le coffre se contente de 385 dm³ et comme souvent chez Audi, les options font vite grimper la note, déjà salée, au-delà de 65 000 €, malus au poids de 2 000 € inclus.

**+ QUALITÉS**
**Silence et confort**
**Recharge rapide**

**− DÉFAUTS**
**Poids et agilité**
**Tarif élevé**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 63 350 € - 9 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 43 g/km + 2270 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 400 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R20 |
| RESERVOIR | 45 litres |
| COFFRE | 385/490 dm³ |
| POIDS | 1917 kg |
| L x l x h (en m) | 4,53 x 1,86 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 207 km/h |
| 1000 m D. A. | 28,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,1 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,1 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★☆☆

## Q4 Sportback e-tron 45

*La chute du pavillon ne grève pas l'accès aux places arrière. Cette version 45 offre la meilleure autonomie.*

### Jolie coupe !

Pour 2000 € supplémentaires (sauf en entrée de gamme), le Q4 se transforme en version "coupé" Sportback. Les places arrière demeurent accueillantes avec un pavillon haut favorisant l'accès à bord des passagers, un espace aux jambes de limousine et un tunnel de servitude peu prononcé assurant une position confortable à la place du milieu. Et si la chute du hayon ne permet pas de faire la tournée des antiquaires, la capacité du coffre sous la tablette reste inchangée. Depuis le restylage, cette version 45 constitue l'entrée de gamme, et offre la meilleure autonomie du Q4 e-tron : 516 km d'après le cycle WLTP.

**+ QUALITÉS**
**Présentation**
**Espace intérieur préservé**
**Autonomie correcte**

**− DÉFAUTS**
**Détails de finition**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 990 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3450 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 285 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 518 dm³ |
| POIDS | 2190 kg |
| L x l x h (en m) | 4,59 x 1,87 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 28,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 28 min (rapide) 8h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 406 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

## Q4 e-tron 45

*Le 45 constitue l'entrée de gamme de ce Q4 e-tron restylé. Il a le droit au bonus.*

### Propulsion verte

Audi a restylé son SUV électrique Q4 e-tron. Et, une fois n'est pas coutume, les changements ne sont pas qu'esthétiques. La chimie des batteries change (mais pas la capacité brute), de quoi permettre, sur le papier, des recharges plus rapides. Et le Q4 reçoit des nouveaux moteurs électriques, plus puissants. L'entrée de gamme est désormais cet e-tron 45, fort de 285 ch, bien suffisant. L'autonomie mixte est annoncée pour 545 km, mais devrait rester proche de nos mesures de l'ancien modèle, que nous avions chiffré à 385 km en moyenne.

**+ QUALITÉS**
**Confort**
**Comportement routier**
**Puissance en hausse**

**− DÉFAUTS**
**Tarif**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 990 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3450 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 285 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 - 255/50 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 518 dm³** |
| POIDS | 2145 kg |
| L x l x h (en m) | 4,59 x 1,87 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s7 |
| TEMPS DE CHARGE | 28 min (apide) 8h (11kW) |
| AUTONOMIE | 545 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★★☆

## Q5 TFSI quattro 204 Hybride S line

*Tout nouveau, tout beau : le Q5 est totalement renouvelé et repose sur une nouvelle base technique.*

### Confort aux pieds d'argile

Le Q5 est le modèle le plus vendu de la gamme Audi dans le monde. Renouvelé, il s'équipe pour l'occasion d'une nouvelle plateforme, partagée avec la nouvelle A5. Grâce à un gros travail sur l'insonorisation, et aux suspensions pneumatiques optionnelles de notre modèle d'essai, il est particulièrement confortable. Et l'intérieur, bien fini et bardé d'écrans, épate. Dommage que ce TFSI d'entrée de gamme soit un peu léger face à la masse à déplacer (près de 2 tonnes). La version PHEV semble plus pertinente. Et, malus aidant, le catalogue d'options peut facilement le faire dépasser les 100 000 €...

**+ QUALITÉS**
**Confort et silence**
**Intérieur high-tech**

**− DÉFAUTS**
**204 ch insuffisants**
**Politique d'options**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 71 950 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 160 g/km + 13690 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1984 cm³ |
| Puissance | 204 ch à 4300 tr/mn |
| Couple | 340 Nm à 2000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| RESERVOIR | 65 litres |
| COFFRE | 520 dm³ |
| POIDS | 1970 kg |
| L x l x h (en m) | 4,72 x 1,90 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 226 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s2 |
| CONSOMMATION MIXTE | 7 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES ★★★☆☆

# Q5 2.0 TDI 204 Hybride quattro S line

*Pas de révolution esthétique pour le nouveau Q5 mais un style qui se modernise et se dynamise nettement.*

## Reconstruction en cours

Ce SUV familial étant l'un des best seller dans les ventes mondiales du constructeur, Audi a prudemment préféré la continuité à la rupture: le nouveau Q5 reste thermique, avec de l'essence et même cette version diesel. L'hybridation légère de ce dernier ne lui évite pas les foudres du malus ($CO_2$ + poids). Et le tarif est déjà costaud… Le Q5 propose cependant un habitacle soigné et très techno, même s'il n'est pas des plus spacieux. Et ce TDI hybride se montre très discret, performant et relativement sobre (sans non plus battre de records). Dommage que le châssis ne remonte pas beaucoup de sensations. Pour ne rien arranger, la politique d'options est très agressive.

**+ QUALITÉS**
**Confort, qualité de finition**
**Silence**

**− DÉFAUTS**
**Châssis peu agile**
**Tarif, options**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 73 150 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 159 g/km + 13 809 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1 968 cm³ |
| Puissance | 204 ch à 3 800 tr/mn |
| Couple | 400 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R 21 |
| RESERVOIR | 65 litres |
| COFFRE | 550/635 dm³ |
| POIDS | 2 103 kg |
| L x l x h (en m) | 4,72 x 1,90 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 226 km/h* |
| 1 000 m D. A. | 29,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,7 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,9 l/100 km |

*Donnée constructeur

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# SQ6 e-tron 489

*Le nouveau Q6 est dérivé du Porsche Macan. Il en hérite ses grosses batteries et sa capacité à charger rapidement.*

## Sprint, pas marathon !

En reprenant la base technique du cousin Porsche Macan, le Q6 vient compléter la gamme électrique d'Audi, entre les Q4 et Q8 e-tron. La base électrique est prometteuse, avec des autonomies annoncées comme pouvant dépasser les 600 km suivant les versions. Et grâce à l'architecture 800V, les recharges peuvent se faire très rapidement sur autoroute (270 kW de puissance acceptée). Mais cette version SQ6 semble un peu moins rationnelle : les tarifs atteignent des sommets, alors que l'autonomie baisse, surtout si l'on veut profiter des 489 ch.

**+ QUALITÉS**
**Confort préservé**
**Recharges rapides**

**− DÉFAUTS**
**Tarif très élevé**
**Poids énorme**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 98 470 € - 9 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 385 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 489 (516 Boost) ch |
| Couple | 275 + 580 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/50 R 20 - 285/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 100 kWh |
| COFFRE | 514 dm³ |
| POIDS | 2425 kg |
| L x l x h (en m) | 4,78 x 1,97 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 230 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s4 |
| TEMPS DE CHARGE | 21 min (rapide) 10h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 579 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# Q5 Sportback TFSI quattro 204 Hybride S line

*Passer du SUV classique au SUV coupé coûte 2 200 € mais les places arrière n'en souffrent pas.*

## Sportback sans sport

Contre un supplément de 2200 €, le tout nouveau Audi Q5 accepte de devenir Sportback, avec une ligne de SUV coupé. De quoi grever un tarif déjà pas particulièrement accommodant, surtout lorsqu'on commence à piocher dans le vaste catalogue des options. Suffisant pour le faire basculer au-delà des 100000€, certaines options ayant la fâcheuse tendance à faire augmenter le malus. Rare bonne nouvelle : la ligne, plus aérodynamique, lui permet, en théorie, de consommer un peu moins, et allège très légèrement le malus. Les places arrière restent accueillantes, y compris pour les grands. Mais il est ici sous-motorisé.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité préservée**
**Confort général**

**− DÉFAUTS**
**Malus, tarif et options**
**Moteur un peu juste**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 74 180 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 161 g/km + 14 901 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1 984 cm³ |
| Puissance | 204 ch à 4 300 tr/mn |
| Couple | 340 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| RESERVOIR | 65 litres |
| COFFRE | 515 dm³ |
| POIDS | 1985 kg |
| L x l x h (en m) | 4,72 x 1,90 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 226 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s2 |
| CONSOMMATION MIXTE | 7,1 l/100 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# SQ8 4.0 BiTFSI 507

*Le charme de ce V8 de 507 ch est un plaisir que l'on pensait disparu. Et le SQ8 profite d'un intérieur première classe.*

## Retour surprise !

En voilà un grand retour que l'on n'attendait pas ! Le grand SUV Q8 a été restylé en 2024, et la tonitruante version SQ8, miracle, a été préservée. Avec son gros V8 et ses 80000 € de malus, c'est une surprise de le revoir sur nos terres. Bonne surprise ? Pour qui assume de rouler dans un énorme SUV qui peut glouglouter 30 l/100 km sans trop d'efforts en ville, assurément. Car les sensations procurées par son V8, plein à craquer de couple à tous les régimes et riche d'une bande-son inimitable, sont uniques. Le tout, dans un niveau de confort royal. Délicieux anachronisme, à déguster tant qu'il n'est pas décrété comme périmé.

**+ QUALITÉS**
**V8 charmeur**
**Confort de haut niveau**
**Finition irréprochable**

**− DÉFAUTS**
**Tarif et malus énormes**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 139 850 € - 43 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 276 g/km + 80 000 € |
| MOTEUR | 8 cyl. en V, 32S |
| Cylindrée | 3 996 cm³ |
| Puissance | 507 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 770 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 2 turbos |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 285/45 R 21 |
| RESERVOIR | 85 litres |
| COFFRE | 530- 650 dm³ |
| POIDS | 2358 kg |
| L x l x h (en m) | 5,01 x 2,00 x 1,71 |
| VITESSE MAXI | 250 km/h* |
| 1 000 m D. A. | 23,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 13,7 l/100 km |

*Donnée constructeur

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# BMW

## X1 sDrive20i xLine

*La finition xLine met l'accent sur le look. Notez la présence des rails de toit.*

### Choix judicieux

Voici la meilleure version du X1. Certes, le moteur essence d'entrée gamme offre déjà satisfaction mais cette sDrive 20i de 170 ch permet de profiter pleinement des excellentes qualités routières du SUV. Doux à l'usage grâce à son système micro-hybride, le trois cylindres fait également preuve d'une belle frugalité. Avec une conso moyenne mesurée à 6,9 l/100 km, il se révèle même plus économe que la version 136 ch ! Et avec cette finition xLine, le X1 profite d'une dotation très complète et d'un intérieur premium. Bref, ce X1, dont le tarif ne dépasse pas celui de ses rivaux, est une totale réussite.

**+ QUALITÉS**
**Mécanique aboutie**
**Dotation en xLine**

**− DÉFAUTS**
**Banquette coulissante en option**
**Ergonomie de certaines**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50 850 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 130 g/km + 1963 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 170 ch à 4700 tr/mn |
| Couple | 280 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 245/45 R 19 |
| RESERVOIR | 54 litres |
| COFFRE | 466/573 dm³ |
| POIDS | 1597 kg |
| L x l x h (en m) | 4,50 x 1,85 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 209 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,5 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,9 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★½

## X1 xDrive30e M Sport

*Le BMW X1 xDrive30 e n'accepte pas plus de 7,4 kW de puissance de charge en monophasé.*

### L'âge de la maturité

Un peu plus d'un an après le lancement du X1, arrive cette version hybride rechargeable de 326 ch. Cette dernière reprend la même base technique que la version sDrive25 e, à savoir un trois cylindres essence de 150 ch (136 ch pour le 25 e) couplé à un petit moteur électrique de 177 ch. Ce dernier, alimenté par une batterie de 14,2 kWh (nette) offre une autonomie moyenne plutôt pratique de 68 km. Mieux, une fois les accus à plat, le trois cylindres se contente de 5,8 l/100 km de sans-plomb en moyenne. Par ailleurs, on ne s'ennuie pas au volant du X1, sa douceur et son dynamisme séduiront ceux qui aiment conduire.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie en tout électrique**
**Conso du trois cylindres**

**− DÉFAUTS**
**Prix peu amical**
**Confort moyen**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 64 200 € - 8 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 57 g/km 0 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 326 ch |
| Couple | 477 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 245/45 R 19 |
| RESERVOIR | 47 litres |
| COFFRE | 477 dm³** |
| POIDS | 1934 kg |
| L x l x h (en m) | 4,50 x 1,85 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 205 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s6 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,8 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★★½

## X1 xDrive25e M Sport

*Une fois la batterie à plat, le trois cylindres modère sa consommation.*

### Loin devant la concurrence

Ici, le X1 se dote d'une convaincante motorisation hybride rechargeable de 245 ch. Sous le capot, le très discret trois cylindres fait appel à un moteur électrique qui est chargé d'entraîner les roues arrière. D'emblée, on est conquis par la remarquable réactivité de la boîte de vitesses à sept rapports mais aussi par l'incroyable fluidité du système hybride. En plus des nombreuses phases de roulage en tout électrique, la batterie de 14,2 kWh permet de parcourir jusqu'à 68 km sans consommer une goutte de sans-plomb. Ne cherchez pas, sur ce domaine le X1 n'a pas d'équivalent !

**+ QUALITÉS**
**Système hybride performant**
**Autonomie en tout électrique**
**Douceur de conduite**

**− DÉFAUTS**
**Prix toujours plus élevé**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 61 200 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 56 g/km + 2165 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 245 ch cumulés |
| Couple | 477 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 18 |
| RESERVOIR | 47 litres |
| COFFRE | 477 dm³ |
| POIDS | 1910 kg |
| L x l x h (en m) | 4,50 x 1,85 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,1 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★½

## X2 sDrive20i M Sport

*La direction est précise, le comportement agile mais les suspensions fermes ne favorisent pas le confort.*

### Dans l'air du temps

Le BMW X2 a pris du galon : il a grandi de 20 cm, se rapprochant ainsi de son frère le X1. Mais si l'habitabilité ne progresse pas pour autant, le coffre lui, reste toujours aussi généreux (495 dm³). Sachez qu'il n'existe pas de motorisation "18i" de 136 ch en entrée de gamme : il débute en "20i" avec un trois-cylindres micro-hybride de 170 ch, performant et économe, mais facturé 2000 € de plus que le X1 standard. Le confort, lui, est encore plus ferme que celui, déjà sec, du modèle classique. La finition est soignée, mais de nombreux équipements répandus restent accessibles uniquement via des packs coûteux.

**+ QUALITÉS**
**Châssis agile**
**Grand coffre**

**− DÉFAUTS**
**Confort très moyen**
**Places AR**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 54 100 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 131 g/km + 2524 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 170 ch à 4700 tr/mn |
| Couple | 280 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 245/40 R 20 |
| RESERVOIR | 54 litres |
| COFFRE | 495 dm³ |
| POIDS | 1644 kg |
| L x l x h (en m) | 4,56 x 1,85 x 1,59 |
| VITESSE MAXI | 208 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,5 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,2 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# iX2 eDrive20 M Sport

*Les 204 ch du motopropulseur ont parfois du mal à relancer les presque 2 tonnes de ce iX2.*

## Un peu court

En version électrique d'entrée de gamme, ce SUV coupé de BMW manque de dynamisme pour entraîner ses presque 2 tonnes, mais il préserve l'ADN de la marque avec une direction précise et un châssis agile, offrant un bon toucher de route. Son principal défaut reste l'autonomie : avec une batterie de 64,8 kWh utiles, il dépasse à peine 300 km sur autoroute, un chiffre décevant pour les longs trajets. En revanche, bonne nouvelle sur le plan financier : le véhicule reste éligible à la prime coup de pouce de 3380 €. L'équipement, quant à lui, s'avère à la hauteur des attentes.

**+ QUALITÉS**
**Bonus écologique**
**Comportement sûr**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie un peu juste**
**Espace AR**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 040 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3380 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 204 ch |
| Couple | 250 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 66,5 kWh |
| COFFRE | 495 dm³ |
| POIDS | 1914 kg |
| L x l x h (en m) | 4,56 x 1,85 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 169 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 29 mn (rapide) 6h30 (11kW) |
| AUTONOMIE | 360 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# X3 20 xDrive M Sport

*Les suspensions maîtrisent avec un certain brio le poids élevé du X3. Et quelle douceur d'amortissement !*

## Le X3 se bonifie

Le récent BMW X3 adopte un design plus imposant, des équipements high-tech et des motorisations électrifiées pour mieux rivaliser avec le Mercedes GLC et le futur Audi Q5. Son habitacle modernisé séduit avec l'adoption d'un grand écran incurvé et un éclairage d'ambiance personnalisable. La version 20 xDrive M Sport, dotée d'un moteur essence 2.0L micro-hybride de 208 ch, allie confort et discrétion, mais souffre d'un double malus (poids + $CO_2$), rendant l'hybride rechargeable plus compétitif. Malgré son gabarit, il reste agile et agréable à conduire, avec une consommation raisonnable de 7,0 L/100 km.

**+ QUALITÉS**
**Confort/agilité**
**Technologie embarquée**

**− DÉFAUTS**
**Tarif + malus**
**Poids élevé**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 69 950 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 159 g/km + 14409 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1998 cm³ |
| Puissance | 208 ch à nc tr/mn |
| Couple | 330 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R 20 - 285/40 R 20 |
| RESERVOIR | 65 litres |
| COFFRE | 570 dm³ |
| POIDS | 1937 kg |
| L x l x h (en m) | 4,76 x 1,92 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 212 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,7 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# iX3 50 xDrive M Sport

*Grâce à sa plateforme 800 V, l'iX3 permet une recharge ultra-rapide et s'affirme comme un très bon voyageur.*

## Technophile assumé

Le iX3 50 xDrive de 469 ch inaugure la nouvelle génération électrique BMW sur une plate-forme 800 V ambitieuse. Doté d'une très grosse batterie de 108,7 kWh, il annonce jusqu'à 766 km d'autonomie et accepte des pics de charge à 400 kW, soit une recharge en 21 min de 10 à 80%. Performant, il n'en reste pas moins confortable avec des relances éclair, mais progressives. Également spacieux, il se montre taillé pour les longs trajets en famille. Avec une conso relevée autour de 19 kWh/100 km, il laisse espérer de 500 à 550 km de rayon d'action en réel. L'interface 100% numérique en revanche donne le tournis.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie et recharge rapide**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Trop d'écrans**
**Poids important**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 76 950 € - 10 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 345 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 469 ch |
| Couple | 645 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion NMC 108,7 kWh |
| COFFRE | 520+58 dm³ |
| POIDS | 2360 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,90 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 11h (wallbox) / 21 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 720 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# X3 30e 299 xDrive M Sport

*Toujours plus massif, le X3 peut aussi rouler des mécaniques la nuit avec sa calandre illuminée ( en option ).*

## Sobre et dynamique

L'actuel X3, arrivé fin 2024 chez nous, brise le moule, avec un look un brin tapageur (en particulier avec la calandre illuminée optionnelle) et un intérieur qui donne la part belle à des interfaces inédites, ni très lisibles ni très simples, via une grande dalle numérique regroupant l'instrumentation 12,3", l'écran tactile 14,9" et implantées sur une planche de bord habillée de tissu. On note au passage du relâchement côté finition… On se console avec les qualités routières, toujours très BMW. Capable d'effectuer 85 km en électrique d'après nos mesures, cette version reste plutôt sobre ensuite en mode hybride.

**+ QUALITÉS**
**Perfs/autonomie**
**Comportement**

**− DÉFAUTS**
**Coffre décevant (- 110 dm³)**
**Finition en retrait**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 77 250 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 64 g/km + 6775 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 190 ch à 4400 tr/mn (+ 184 ch élec.) |
| Couple | 450 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 245/50 R19 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 460 dm³ |
| POIDS | 2150 kg |
| L x l x h (en m) | 4,76 x 1,92 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 215 km/h* |
| 1000 m D. A. | 27,4 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 4,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,1 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES ★★★★½

# BMW

## X3 40d xDrive M Sport

*Les 303 ch de cette version diesel s'arrangent parfaitement des 2,1 tonnes à pousser !*

### Six cylindres payants

Le nouveau BMW X3 se dote ici d'un six cylindres de 303 ch à hybridation légère (48 V) bien adapté pour déplacer presque 2,1 tonnes). Ce bloc 3 litres respire à pleins poumons, avec pas moins de 670 Nm à disposition! Un couple à décorner les bœufs, redoutable en reprises, mais jamais brutal, la boîte auto. à 8 rapports travaillant en douceur. Rapide, agile et excellent freineur pour un engin de ce gabarit, le X3 joue aussi très bien son rôle de véhicule familial (habitabilité, volume de coffre), malgré un amortissement un peu trop figé. Très économe en raison de sa frugalité, ce SUV est hélas hors de prix à l'achat, et assommé plus de 18000 € de malus…

**+ QUALITÉS**
**Agilité pour un SUV**
**Caractère et couple**

**− DÉFAUTS**
**Amortissement perfectible**
**Poids élevé**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 79 950 € - 17 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 163 g/km + 22 323 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en ligne + élec., 24S |
| Cylindrée | 2993 cm³ |
| Puissance | 286 ch (303 ch cumulés) |
| Couple | 670 Nm à 1 500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R 20 - 285/40 R 20 |
| RESERVOIR | 60 litres |
| COFFRE | 570 dm³ |
| POIDS | 2083 kg |
| L x l x h (en m) | 4,76 x 1,92 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 245 km/h* |
| 1000 m D. A. | 26,2 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 3,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,7 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## X5 xDrive 50e

*L'habitabilité de ce SUV n'est pas extraordinaire mais l'espace est suffisant pour les grands adultes.*

### Sans compromis

Le X5 xDrive 50e combine luxe, puissance et polyvalence. Avec 489 ch et une autonomie électrique d'environ 100 km, il échappe au malus écologique mais pas à celui lié au poids (16 880 €). Son moteur hybride rechargeable associe un bloc électrique de 197 ch à un six-cylindres thermique de 313 ch, offrant un excellent agrément. Malgré ses 2,5 tonnes, il reste agile et plaisant à conduire. Son habitacle raffiné garantit un confort haut de gamme, bien que certaines options restent coûteuses. Capable de tracter jusqu'à 2,7 tonnes, il est un SUV familial performant, rival du Mercedes GLE.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie électrique**
**Moteur puissant**

**− DÉFAUTS**
**Plus de 105 000 €**
**Coffre moyen**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 105 950 € - 20 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 74 g/km + 17 240 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en ligne + élec., 24S |
| Cylindrée | 2998 cm³ |
| Puissance | 489 ch |
| Couple | 700 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 275/40 R 21 - 315/35 R 21 |
| RESERVOIR | 69 litres |
| COFFRE | 505 dm³ |
| POIDS | 2507 kg |
| L x l x h (en m) | 4,94 x 2,01 x 1,76 |
| VITESSE MAXI | 250 km/h* |
| 1000 m D. A. | 24,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,1 s |
| CONSOMMATION MIXTE | 0,8 l/100 km* |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# BYD

## Atto 2 1.5 DM-i 212 ch Boost

*Avec 90 km d'autonomie électrique, l'Atto 2 DM-i joue la carte de l'efficacité à prix serré. Une version moins chère n'offrant que 40 km d'autonomie électrique existe.*

### Carton plein

L'Atto 2 DM-i 212 ch s'impose comme l'un des rares petits SUV hybrides rechargeables du marché. Affiché tout juste sous les 30000 €, il revendique jusqu'à 90 km d'autonomie électrique, soit mieux que la plupart de ses rivaux plus chers. Souple à conduire grâce à son fonctionnement proche d'une électrique, confortable et correctement insonorisé, il offre aussi un habitacle spacieux et un coffre dans la bonne moyenne. Sa conso homologuée de 1,8 l/100 km et l'absence de malus $CO_2$ et au poids renforcent encore son attrait. La présentation est sérieuse et la dotation complète. La seule vraie limite vient de la recharge AC plafonnée à 6,6 kW.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie électrique**
**Rapport prix/équipement**

**− DÉFAUTS**
**Recharge limitée**
**Performances**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 990 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 45 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1497 cm³ |
| Puissance | 212 ch |
| Couple | NC |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/60 R17 |
| RESERVOIR | 45 litres |
| COFFRE | 425 dm³ |
| POIDS | 1620 kg |
| L x l x h (en m) | 4,33 x 1,83 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s5 |
| CONSOMMATION MIXTE | 1,8 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

## Seal U 218 ch Design

*Contrairement à ce que son nom suggère, le Seal U ne partage rien avec la Seal berline.*

### Détrôné par l'hybride

En dépit de son patronyme, le Seal U ne doit rien à la confortable berline Seal. Contrairement à cette dernière, ce SUV concurrent du Tesla Model Y est mu par son train avant, qui se fait surtout remarquer par sa motricité défaillante, y compris sur le sec. Ses performances se révèlent elles aussi quelconques mais le chinois réserve tout de même quelques qualités à commencer par une présentation intérieure de bon acabit et le confort procuré par ses suspensions souples.

**+ QUALITÉS**
**Présentation intérieure**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Motricité défaillante**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 390 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 330 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 87 kWh |
| COFFRE | 552 dm³ |
| POIDS | 2147 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,89 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 175 km/h |
| 0 à 100 km/h | 9s6 |
| TEMPS DE CHARGE | 9h (11 kW) 43 min (Rapide) |
| AUTONOMIE | 500 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# Sealion 5 DM-i 212 ch Design

*La finition apparaît correcte mais quelques plastiques en partie basse ne respirent pas la qualité.*

*Le manque de personnalité fréquemment reproché aux design Byd se retrouve sur le Sealion 5.*

## Pour son prix

Fort du succès du Seal U, BYD lance la grosse artillerie sur les hybrides rechargeables, son dernier modèle en date étant le Sealion 5. Là encore, le nom sème la confusion avec le Sealion 7 et le style générique n'aide pas à le distinguer mais ce SUV relativement grand joue sur un terrain plus modeste avec sa motorisation de 212 ch et sa batterie de 13 kWh. Ses prestations routières apparaissent correctes sans plus, l'engin ayant du mal à maintenir ses performances sur autoroute, où le moteur thermique se fait entendre. Reste un équipement toujours pléthorique, une habitabilité remarquable et surtout un tarif très compétitif.

**+ QUALITÉS**
**Rapport prix/prestations**
**Habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**A la peine sur autoroute**
**Détails de finition**

### LES CHIFFRES*

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 33 990 € - NC |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 48 g/km + 860 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 212 ch |
| Couple | 300 Nm |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte auto. |
| PNEUS | 225/60 R 18 |
| RESERVOIR | 52 litres |
| COFFRE | 463 dm³ |
| POIDS | 1785 kg |
| L x l x h (en m) | 4,74 x 1,86 x 1,71 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s1 |
| CONSOMMATION MIXTE | 2,1 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# Sealion 7 91 kWh 530 ch Excellence AWD

*Le BYD Sealion 7 concurrence le Kia EV6 ou le Ford Mustang Mach-E, pour un tarif très inférieur.*

## Façon GT

La marque BYD déploie déjà une gamme tentaculaire dont le Sealion est l'un des derniers représentants. Plutôt bien fini, ce grand SUV coupé concurrent des Tesla Model Y et Kia EV6 affiche des lignes sans faute de goût et un équipement pléthorique malgré un prix bien placé. Il offre un bel espace aux jambes à l'arrière mais un coffre moyen pour son gabarit. Avec 530 ch, les performances sont de premier ordre mais ce qui surprend le plus sur ce modèle est la qualité de ses suspensions, qui préservent à la fois le confort et le plaisir de conduite.

**+ QUALITÉS**
**Prix par rapport aux concurrents**
**Style valorisant**
**Comportement routier plaisant**

**– DÉFAUTS**
**Autonomie pour 91,3 kWh**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 56 490 € - 11 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - OUI |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 530 ch |
| Couple | 690 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 91,3 kWh |
| COFFRE | 486+58 dm³ |
| POIDS | 2498 kg |
| L x l x h (en m) | 4,83 x 1,93 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 215 km/h* |
| 1000 m D. A. | 25,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 30 min (rapide) 10h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 370 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Tang 86.4 kWh 517 ch Flagship 7 places

*Sur le segment des SUV électriques à 7 places, le Tang représente une proposition chinoise intéressante.*

## Porte drapeau électrique

Ce crossover familial 7 places est un jumeau technique de feu la berline Han. Il en reprend le principe de la double motorisation (un bloc électrique par essieu) et affiche donc, lui, aussi, 517 ch. Il profite en revanche d'une nouvelle batterie de 108.8 kWh qui permet de faire passer son autonomie de 400 km d'autonomie WLTP à 530 km. Au volant, on apprécie ses performances et son comportement sain et rassurant. On craque aussi pour sa planche de bord moderne, son équipement complet ainsi que pour son habitabilité généreuse, même si le 3e rang tient davantage du dépannage.

**+ QUALITÉS**
**Relances/accélérations**
**Douceur de conduite**
**Dotation de série**

**– DÉFAUTS**
**Places du 3e rang**

### LES CHIFFRES*

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 72 000 € - 9 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 517 ch |
| Couple | 680 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 265/40 R22 |
| BATTERIE | Lithium-ion 86,4 kWh |
| COFFRE | 235/1655 dm³ |
| POIDS | 2489 kg |
| L x l x h (en m) | 4,87 x 1,95 x 1,73 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (rapide) |
| AUTONOMIE | 530 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# CADILLAC

## Optiq 75 kWh Premium Sport 281 ch

*À défaut d'avoir une bonne autonomie et une vitesse de charge invitant au voyage, l'Optiq offre d'excellentes qualités routières.*

### Vision à courte portée

L'Optiq offre un compromis entre confort et dynamisme, servi par deux moteurs totalisant 281 ch et une présentation technologique valorisante, avec son écran incurvé de 33". Bien équipé et agréable à conduire, ce SUV séduit par son train avant précis, ses mouvements de caisse bien contenus et son ambiance intérieure soignée. La batterie de 75 kWh limite l'autonomie à 425 km et la charge rapide plafonne à 110 kW (36 min de 10 à 80%). De quoi restreindre sa polyvalence face à la concurrence, surtout sur longs trajets autoroutiers. De plus le réseau Cadillac reste encore embryonnaire en France.

**+ QUALITÉS**
**Compromis**
**Dotation technologique**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie/temps de charge**
**Coffre/places AR**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 69 500 € - 6 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 281 ch |
| Couple | 480 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 275/40 R21 |
| BATTERIE | Lithium-ion NMC 75 kWh |
| COFFRE | 504 dm³ |
| POIDS | 2376 kg |
| L x l x h (en m) | 4,82 x 1,91 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 184 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s3 |
| TEMPS DE CHARGE | 8h (11 kW) / 33 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 425 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# CITROEN

## C3 Aircross Hybride 145 ch Max

*Il est visuellement proche de la C3, mais ce C3 Aircross grandit beaucoup. Au point d'offrir jusqu'à 7 places !*

### Un rival ambitieux

Dans la foulée de la citadine C3, Citroën renouvelle son SUV citadin, le C3 Aircross. Les deux se ressemblent, et partagent une plateforme technique. Ils portent la nouvelle ambition de Citroën de devenir une référence du low-cost, face à un Dacia qui monte en gamme. Pas une promesse dans le vent : les tarifs sont serrés (au prix de certains équipements manquants), au point que cette version hybride est moins chère qu'un Duster équivalent. Le C3 Aircross peut aussi compter sur un excellent de niveau de confort, même si certains bruits d'air sont agaçants à la longue. Et il a de la place à revendre à l'arrière !

**+ QUALITÉS**
**Tarifs serrés**
**Confort de roulement**
**Hybride sobre**

**− DÉFAUTS**
**Equipement chiche**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 100 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 122 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 145 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 230 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/60 R 17 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 460 dm³ |
| POIDS | 1367 kg |
| L x l x h (en m) | 4,40 x 1,80 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 191 km/h |
| 1 000 m D. A. | 31,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Lyriq 102 kWh 528 ch Luxury

*Avec son dessin très personnel, le Lyriq est reconnaissable au premier coup d'oeil.*

### American dream ?

Loin des "paquebots" à moteur V8 qui ont construit sa légende, Cadillac revient en Europe avec un SUV 100 % électrique au nom chantant. Son format XXL lui permet d'offrir beaucoup d'espace à bord, notamment aux places arrière. Mais attention à la garde au toit ! Quant au coffre, son volume est ridicule au vu du gabarit. En digne américaine, le Lyriq déborde de chevaux. Mais ceux-ci sont aussi gourmands que leurs ancêtres avides de pétrole (26,3 kWh / 100 km en moyenne), ce qui fait tomber l'autonomie sous la barre des 400 km. Dommage que la finition ne soit pas irréprochable !

**+ QUALITÉS**
**Esthétique originale**
**Habitabilité aux places arrière**

**− DÉFAUTS**
**Volume de coffre**
**Autonomie**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 85 000 € - 15 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 528 ch |
| Couple | 610 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 275/45 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 102 kWh |
| COFFRE | 520 dm³ |
| POIDS | 2710 kg |
| L x l x h (en m) | 5,01 x 1,98 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 207 km/h |
| 1 000 m D. A. | 25,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,7 s |
| TEMPS DE CHARGE | 35 mn (rapide) 12h (11kW) |
| AUTONOMIE | 395 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## ë-C3 Aircross 113 ch Auto. Confort You

*Avec sa proue très verticale et ses belles dimensions, le C3 Aircross en impose en tant que SUV, et en électrique, à ce tarif, il a des atouts !*

### Electrique et accessible !

Cet ë-C3 Aircross se pose comme le SUV électrique le moins cher du marché. La finition de base You est minimaliste (pas d'écran central), mais la petite batterie "autonomie confort", qui donne accès à ce petit prix, n'est diponible qu'avec cette finition. Le confort est au rendez-vous, avec une suspension souple et des sièges accueillants. Sur autoroute, l'autonomie limitée à 180 km oblige à faire des pauses fréquentes, mais la petite batterie (42 kWh utiles) permet une recharge rapide. En revanche, la direction surassistée et le châssis peu agile sont des points faibles. Mais à ce prix, on peut être indulgent.

**+ QUALITÉS**
**Rapport tarif/prestations**
**Bon confort**

**− DÉFAUTS**
**Amortissement très souple**
**Clé classique**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 26 090 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 360 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 113 (à 9030 tr/mn) ch |
| Couple | 124 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/65 R17 |
| BATTERIE | li-ion 42 kWh |
| COFFRE | 460 dm³ |
| POIDS | 1579 kg |
| L x l x h (en m) | 4,40 x 1,80 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 145 km/h |
| 1 000 m D. A. | 35 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 8,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 22h (2,3 kW) - 26 mn (100 kW) |
| AUTONOMIE | 225 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# C5 Aircross Hybride 145 ch Plus

*La différence de prix entre cette version hybride 145 et l'hybride rechargeable de 225 ch s'élève à plus de 4000 €.*

## Le choix de la douceur

Ce nouveau C5 s'apprécie dans cette version hybride simple. Certes, les électriques et hybrides rechargeables font mieux question agrément. Mais avec ce bloc micro-hybride 145 ch que l'on retrouve aussi chez Peugeot, le SUV affiche des tarifs compétitifs, en dépit d'un double malus qui reste raisonnable. Et les habituels bruits associés au trois cylindres hybride sont ici bien filtrés. On profite d'autant plus de ce SUV très confortable, logeable et silencieux, dont l'habitabilité généreuse en fait un vrai compagnon familial. Au volant, il n'est pas le plus affûté du segment, mais il a bien progressé tout de même.

**+ QUALITÉS**
**Tarif compétitif**
**Confort général**

**– DÉFAUTS**
**Agrément correct**
**Peu dynamique**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 121 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 136 (+ 28 élec.) pour 145 ch cumulés |
| Couple | 230 (+ 51 élec.) pour 320 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R19 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 570 dm³ |
| POIDS | 1602 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,94 x 1,70 |
| VITESSE MAXI | 193 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,5 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# C5 Aircross Electrique Max 73 kWh 210

*En bon Citroën, ce C5 Aircross parie sur le confort avant tout avec son amortissement à double butée hydraulique de série.*

## Rencontre en douceur

Le récent Citroën C5 Aircross, ici dans sa version 100 % électrique 210 ch pour 520 km d'autonomie WLTP, reste fidèle à l'ADN de la marque avec un très bon confort grâce aux suspensions à butées hydrauliques et à sa sellerie moelleuse. À bord, l'espace progresse, surtout à l'arrière, malgré un plancher un peu haut. L'ambiance est soignée, l'ergonomie réussie, avec un grand écran vertical intuitif et un affichage tête haute. Doux à conduire, même sur routes dégradées, il vise une autonomie réelle proche de 400 km. Une alternative confortable, simple et compétitive face à ses nombreux rivaux.

**+ QUALITÉS**
**Confort général et**
**Prix/équipement**

**– DÉFAUTS**
**Modularité absente**
**Détails de finition**

### LES CHIFFRES*

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 210 ch |
| Couple | 343 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 235/50 R20 |
| BATTERIE | Li-ion 73 kWh |
| COFFRE | 565 dm³ |
| POIDS | 2109 kg |
| L x l x h (en m) | 4,65 x 1,90 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (rapide) - 4h30 (wallbox) |
| AUTONOMIE | 520 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# C5 Aircross 1.6 Hybride rechargeable 225 ch Max

*Si la motorisation est partagée avec le cousin Opel Grandland, le style de ce nouveau C5 Aircross ne ressemble à aucun autre.*

## Des watts dans la ouate

Le C5 Aircross hybride rechargeable passé de 195 à 225 ch a nettement progressé. Allongé de 15 cm et reposant sur la plate-forme STLA Medium, il offre un espace arrière en hausse et un vaste coffre de 565 dm³, sans être pénalisé par les batteries. Sa nouvelle chaîne d'hybridation annonce jusqu'à 95 km électriques (plutôt 70 km réels). Silencieux, très confortable et mieux tenu en caisse, il gagne en agrément malgré une boîte parfois lente et un freinage peu naturel. Quant à la conso, sur un trajet de 300 km, nous avons relevé 7,4 l/100 km en moyenne. Facturé 46990 €, il reste bien placé, malgré un malus au poids de 3140 €.

**+ QUALITÉS**
**Confort élevé**
**Rapport prix/équipement**

**– DÉFAUTS**
**Freinage désagréable**
**Modularité en régression**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 490 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 56 g/km + 3140 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1598 cm³ |
| Puissance | 225 ch |
| Couple | 350 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 570 dm³ |
| POIDS | 1975 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,94 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 220 km/h* |
| 1000 m D. A. | 29,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,4 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# CUPRA

# Formentor 1.5 eTSI Hybrid 150 ch V

*En plus de son restylage intervenu à l'été 2024, ce Formentor de 150 ch est devenu micro-hybride.*

## Mise à jour

A l'occasion de son restylage de 2024, ce Formentor de 150 ch est passé à l'hybridation légère 48 V. Les performances sont correctes, mais les relances et la boîte DSG7 manquent de vivacité. A l'intérieur quelques évolutions. L'écran multimédia passe de 12 à 12,9 pouces et les touches du volume de la radio et de la température sont maintenant rétroéclairées. On apprécie aussi son comportement routier, ainsi que son sens pratique développé et des places arrière suffisamment spacieuses pour lui permettre de jouer les SUV familiaux. Mais il n'échappe pas au malus…

**+ QUALITÉS**
**Comportement**
**Evolution technique**

**– DÉFAUTS**
**Tempérament mécanique**
**Malus**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 44 325 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 133 g/km + 1276 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 245/40 R 19 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 431 dm³ |
| POIDS | 1511 kg |
| L x l x h (en m) | 4,45 x 1,84 x 1,53 |
| VITESSE MAXI | 192 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,7 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,1 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# CUPRA

## Terramar 1.5 eHybrid 272 VZ

*Des économies de carburant sont réalisables. Batterie pleine, il est possible de parcourir 90 km en tout électrique en ville.*

### A l'assaut des familles

Dernier venu dans la gamme Cupra, ce Terramar partage la même plateforme que le VW Tiguan. Ce modèle est un bon SUV familial cependant, malgré 7 cm de longueur supplémentaires il se montre moins logeable aux places arrière que son petit frère, le Formentor. Il se rattrape avec un coffre plus généreux et une banquette coulissante. Conséquence d'un amortissement souple, son comportement rigoureux n'est pas très dynamique. Cette chère version VZ plug-in hybride de 272 ch est la seule finition disponible. Si aucun malus $CO_2$ ne le frappe, il n'échappe pas au malus au poids (2075 €).

**+ QUALITÉS**
**Confort**
**Autonomie électrique**

**– DÉFAUTS**
**Tarif**
**Malus au poids**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 59 160 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 37 g/km + 380 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 400 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R 20 |
| RESERVOIR | 45 litres |
| COFFRE | 390/510 dm³ |
| POIDS | 1737 kg |
| L x l x h (en m) | 4,52 x 1,87 x 1,59 |
| VITESSE MAXI | 215 km/h* |
| 1000 m D. A. | 27,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,0 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES ★★★½☆

## Duster Hybrid-G 150 4x4 Extreme

*La boîte à double embrayage du Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 lui confère un excellent agrément de conduite.*

### Baroudeur économe

Le Dacia Duster hybrid-G 4x4 combine transmission intégrale, hybridation 48 V et GPL pour une offre unique. Son moteur 1.2 mild-hybrid-G de 140 ch, associé à une boîte EDC et un moteur électrique de 31 ch sur le pont arrière, assure assistance jusqu'à 140 km/h et déplacements électriques à basse vitesse. Les émissions chutent à 117 g/km de $CO_2$, économisant 1521 € de malus. Très efficace en hors-piste grâce à ses cinq modes de conduite et à une garde au sol de 209 mm, il reste agréable à conduire sur route avec une boîte douce et des palettes au volant. Polyvalent et économe, il sacrifie seulement un peu de coffre.

**+ QUALITÉS**
**Agrément de conduite**
**Aptitude 4x4**

**– DÉFAUTS**
**Position de conduite**
**Volume de coffre en retrait**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 30 300 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 117 g/km + 240 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1199 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 230 (+ 87 élec.) Nm à 2100 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + GPL + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 18 |
| RESERVOIR | 100 litres |
| COFFRE | 400 dm³ |
| POIDS | 1539 kg |
| L x l x h (en m) | 4,35 x 1,82 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 175 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 9,9 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★★

# DACIA

## Duster Eco-G 120 Expression

*Grâce à son moteur Eco-G, le Duster permet de faire le plein de GPL pour environ 50 €.*

### Pas de jaloux

Le Duster bénéficie des nouvelle motorisations mises en place par le constructeur. Cette version 1.2 Eco-G 120 progresse nettement avec ce nouveau moteur GPL. Plus puissant de 20 ch que l'ancien et surtout plus coupleux, il offre davantage de souplesse et de reprises, y compris chargé, tout en restant sobre et économique à l'usage . À défaut d'être sportif, il se montre agréable et polyvalent, avec un bon compromis confort/tenue de route. On regrette toutefois quelques vibrations et des bruits d'air sur autoroute. Mais à ce tarif, difficile de faire plus rationnel et homogène.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie XXL**
**Confort/agilité**
**Prix/prestation**

**– DÉFAUTS**
**Insonorisation**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 22 300 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 121 g/km + 330 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1199 cm³ |
| Puissance | 120 ch à 4500 tr/mn |
| Couple | 197 Nm à 1750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + GPL + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/65 R 17 |
| RESERVOIR | 100 litres |
| COFFRE | 495 dm³ |
| POIDS | 1346 kg |
| L x l x h (en m) | 4,35 x 1,82 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 171 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,2 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e) | 7,8/11,8/19,7 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,6 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★★

## Duster Hybrid 155 Journey

*Disponible dès 26 900 € en finition Expression, le Duster Hybrid 155 n'a pas augmenté son prix par rapport au 140 qu'il remplace.*

### Sobriété et bonne santé

Le Duster Hybrid 155 adopte une nouvelle chaîne full hybrid plus puissante et plus efficiente, combinant un 1.8 et deux moteurs électriques. À l'usage, l'ensemble séduit par sa douceur, sa réactivité en ville et sa sobriété réelle, avec de fréquentes phases de roulage en électrique en milieu urbain. Malgré des performances en progrès, le Duster conserve un tempérament apaisé, privilégiant le confort, la facilité de conduite et une polyvalence cohérente avec sa vocation familiale. Bien équipé dès les finitions hautes, il est proposé à un tarif flirtant avec les 30000 €. Mais son rapport prix/prestations reste canon.

**+ QUALITÉS**
**Comportement routier**
**Prix**

**– DÉFAUTS**
**Confort et insonorisation**
**Présentation et finition**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 28 500 € - 6 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 106 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1789 cm³ |
| Puissance | 155 ch cumulés (107 + 49 élec) |
| Couple | 230 Nm cumulés (172 + 205 élec) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/60 R18 |
| RESERVOIR | 48 litres |
| COFFRE | 475 dm³ |
| POIDS | 1426 kg |
| L x l x h (en m) | 4,35 x 1,82 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 177 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,7 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Bigster 1.2 Mild Hybrid-G 140 Journey

*Le Bigster est toujours aussi compétent sur le plan dynamique. Le moteur, de son côté, fait le job... sans plus.*

## Coup de gaz

Le Dacia Bigster adopte un moteur 1.2 mild hybrid-G de 140 ch fonctionnant au GPL, identique à la version essence mais doté d'un réservoir de 50 litres supplémentaire. Proposé au même prix, il consomme 9 l/100 km et permet d'économiser jusqu'à 20 € tous les 1 000 km face à l'essence, tout en offrant plus de 1 300 km d'autonomie grâce à la double alimentation. Les performances restent proches de la version essence, sans vibrations supplémentaires. Bien équipé, spacieux et moderne malgré une finition basique, le Bigster se montre imbattable en rapport prix/prestations dans cette version GPL.

**+ QUALITÉS**
**Alternative GPL**
**Belle autonomie**
**Tarif serré**

**− DÉFAUTS**
**Finition perfectible**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 28 600 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 113 g/km + 170 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 140 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 230 Nm à 2 100 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + GPL + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 205/55 R 19 |
| RESERVOIR | 100 litres |
| COFFRE | 640 dm³ |
| POIDS | 1455 kg |
| L x l x h (en m) | 4,57 x 1,82 x 1,71 |
| VITESSE MAXI | 177 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,6 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e) | 7,4/11,2/16,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,6 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★½

# Bigster Hybrid 155 Journey

*Bien que son insonorisation et la réactivité de sa boîte auto. laissent à désirer, le Bigster hybride séduit par sa sobriété.*

## Big Duster !

Modèle spacieux, moderne et qui reste abordable, le Bigster offre un coffre XL et un habitacle généreux, bien que trois adultes à l'arrière manquent de place. Son équipement est riche, incluant des options inédites chez Dacia (clim' bizone, hayon motorisé, régulateur adaptatif). Sous le capot, un bloc hybride de 155 ch qui offre sobriété et bon agrément en ville, mais qui souffre d'une boîte peu réactive et d'une insonorisation perfectible sur route. Le Bigster séduit donc par son habitabilité, sa dotation et son tarif mais son manque de confort limite sa crédibilité face à des rivaux bien plus feutrés.

**+ QUALITÉS**
**Moteur sobre**
**Habitabilité/coffre**

**− DÉFAUTS**
**Qualité perçue**
**Amortissement perfectible**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 32 000 € - 8 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 104 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1793 cm³ |
| Puissance | 155 ch à nc tr/mn |
| Couple | 172 (+ 205 élec.) Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. |
| PNEUS | 205/55 R 19 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 625 dm³ |
| POIDS | 1500 kg |
| L x l x h (en m) | 4,57 x 1,82 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 178 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,8 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Bigster 1.2 Hybrid-G 150 4x4 Extreme

*Avec son vrai système 4x4 électrifié et le GPL, le Bigster mise sur la motricité grâce à un "lock" qui verrouille la répartition AV/AR.*

## Une (bonne) usine à gaz

Le Bigster hybrid-G 150 4x4 inaugure une architecture inédite mêlant micro-hybridation 48 V, électromoteur arrière avec boîte à deux rapports et alimentation GPL. Résultat : 154 ch, une vraie transmission intégrale sans arbre mécanique et un malus limité à 240 €. La boîte auto à double embrayage se montre douce mais parfois lente, et quelques à-coups subsistent. Efficace en zones difficiles, il conserve un vaste coffre de 510 dm³ malgré le réservoir de GPL de 50 litres. La garantie 7 ans rassure également. Reste une finition toujours rustique et une insonorisation perfectible, compensées mais un rapport prix/prestations difficile à battre.

**+ QUALITÉS**
**Économique**
**Habitabilité et coffre**

**− DÉFAUTS**
**Qualité des matériaux**
**Insonorisation**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 33 000 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 117 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 150 ch à nc tr/mn |
| Couple | 230 (+ 87 élec.) Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + GPL + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R18 |
| RESERVOIR | 100 litres |
| COFFRE | 510 dm³ |
| POIDS | 1611 kg |
| L x l x h (en m) | 4,57 x 1,82 x 1,71 |
| VITESSE MAXI | 175 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,3 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 9,8 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# DS AUTO

## DS 3 E-Tense 54 kWh 156 ch Étoile

*En version électrique, le DS 3 remplit pleinement sa vocation de petit SUV urbain tout en douceur et silence.*

## Rallonge bienvenue

Comme d'autres modèles du groupe Stellantis, la version électrique du DS 3 a reçu un nouveau moteur de 156 ch (au lieu de 136 ch), et une batterie inédite d'une capacité brute de 54 kWh (au lieu de 50 kWh). Cet ensemble permet au DS 3 de dépasser les 300 km d'autonomie moyenne selon nos mesures, et même d'atteindre 345 km en ville (contre respectivement 225 et 265 km pour la version précédente). Des progrès favorisés par le gain de capacité de la batterie et sa chimie différente, ainsi que par la consommation maîtrisée du nouveau moteur. Mais le tout reste hors de prix pour un petit SUV.

**+ QUALITÉS**
**Réactivité mécanique**
**Autonomie en nette hausse**

**− DÉFAUTS**
**Tarif ambitieux**
**Places AR étriquées**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 400 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 156 ch |
| Couple | 260 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 54 kWh |
| COFFRE | 302 dm³ |
| POIDS | 1577 kg |
| L x l x h (en m) | 4,12 x 1,80 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 150 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 5h45 (11kW) 39h (secteur) |
| AUTONOMIE | 305 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# DS AUTO

## N°8 Long Range FWD 245 ch Étoile

*En combinant une carrosserie aérodynamiqueet une batterie XXL, le N°8 annonce une autonomie de 715 km!*

### French touch

Le DS N°8, inédit SUV coupé électrique de 4,82 m, joue la carte du luxe à la française et séduit avec un design qui se démarque. Autre atout sur cette version : jusqu'à 715 km d'autonomie (disons 500 km réels). Doté d'une grosse batterie de 97,2 kWh, il est typé confort : suspension pilotée, vitrage feuilleté, silence remarquable. Le mode "One Pedal" facilite la conduite urbaine, et les performances restent correctes malgré 2,1 t. Les places arrière sont peu accueillantes, dommage, avec une assise courte et un plafond bas. Bien équipé, le N°8 pèche par ses détails de finition peu dignes de son tarif.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie intéressante**
**Confort général et dotation**

**− DÉFAUTS**
**Habitabilité AR quelconque**
**Détails de finition**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 71 450 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 245 ch |
| Couple | 343 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R20 |
| BATTERIE | Li-ion 97,2 kWh |
| COFFRE | 580 dm³ |
| POIDS | 2180 kg |
| L x l x h (en m) | 4,82 x 1,90 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s8 |
| TEMPS DE CHARGE | 27 mn (160 kW) / 6h10 (11 kW) |
| AUTONOMIE | 715 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## 600e 54 kWh 156 Icône

*Plutôt accessible financièrement, le 600 e se montre également assez autonome et se distingue par son confort à l'usage.*

### Séducteur branché

Le 600 e repose sur la même base que les DS 3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième Fiat 100% électrique après la 500 e, il est également proposé avec deux versions hybrides 48V de 110 et 145 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (51 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600 e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

**+ QUALITÉS**
**Douceur et confort**
**Présentation**
**Performances/autonomie**

**− DÉFAUTS**
**Finition moyenne**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 300 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 156 ch |
| Couple | 260 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/65 R 16 |
| BATTERIE | Lithium-ion 54 kWh |
| COFFRE | 330 dm³ |
| POIDS | 1540 kg |
| L x l x h (en m) | 4,18 x 1,79 x 1,53 |
| VITESSE MAXI | 150 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,3 s |
| TEMPS DE CHARGE | 5h45 (11 kW) 39h (secteur) |
| AUTONOMIE | 320 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# FIAT

## 600 1.2 Hybrid 110 DCT6 La Prima

*Remplaçant du 500X, le 600 adapte, comme ce dernier, les lignes de la 500 au format SUV.*

### Le 600 polyvalent

Afin d'éviter les mêmes déconvenues commerciales que sa petite soeur 500, le SUV 600 s'est décliné en plusieurs versions hybrides, quelques mois seulement après sa commercialisation en électrique. Un choix judicieux car l'agrément de conduite, tout comme la sobriété, sont au rendez-vous. Pour ceux qui ne sont pas prêts à passer au "zéro émission", cette hybride de 110 ch, très bien équipée dans sa finition La Prima, permet de profiter du confort, tant en amortissement qu'acoustique, et des aspects pratiques de la 600. Dommage que toutes ses qualités se monnaient assez chèrement.

**+ QUALITÉS**
**Agrément de conduite**
**Suspension confortable**
**Mécanique peu sonore**

**− DÉFAUTS**
**Tarif élevé**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 31 100 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 109 g/km + 75 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 110 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 205 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 368 dm³ |
| POIDS | 1 325 kg |
| L x l x h (en m) | 4,18 x 1,79 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 176 km/h |
| 1 000 m D. A. | 33,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 8,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,0 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# FORD

## Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 170 Powershift ST

*Avec 30 ch de moins et un couple en berne par rapport à son prédécesseur, le nouveau Puma ST devient moins sportif.*

### De l'eau dans son vin

Le Puma ST est le seul SUV citadin vraiment sportif. Son châssis incroyablement efficace fixe de nouvelles références dans la catégorie, en devenant une redoutable GTI. Il troque depuis plus d'un an le précédent trois cylindres 1.5 turbo 200 ch doté d'une commande manuelle contre une version 1.0 de 170 ch, avec une boîte automatique à double embrayage. Bien que plus sobre, ce nouveau bloc n'offre ni le punch, ni le caractère sportif de son brillant prédécesseur. Il devient du coup trop sage pour exploiter pleinement un châssis un poil moins enjoué et qui ne propose plus de différentiel

**+ QUALITÉS**
**Comportement routier**
**Consommations en baisse**

**− DÉFAUTS**
**Suspensions fermes**
**Moteur trop timide**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 890 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 135 g/km + 1504 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 170 ch à 5 750 tr/mn |
| Couple | 248 Nm à 3 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 225/40 R 19 |
| RESERVOIR | 42 litres |
| COFFRE | 475 dm³ |
| POIDS | 1339 kg |
| L x l x h (en m) | 4,33 x 1,81 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 201 km/h |
| 1 000 m D. A. | 30,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,2 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Kuga 2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Active X

*Le Kuga est le dernier modèle de la gamme Ford à proposer une double carburation FlexiFuel E85.*

## La formule deux en un

Restylé en 2024, le Kuga a évolué esthétiquement et techniquement. Cette nouvelle version hybride simple qui passe de 190 à 180 ch, fonctionne toujours à l'E85 et délivre des sensations mécaniques comparables. Cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique du modèle actuel et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et l'agrément de l'ensemble hybride séduit. Dommage que le comportement manque de dynamisme, que son amortissement soit ferme et que son habitacle austère oublie la notion de fantaisie.

**+ QUALITÉS**
**Budget d'utilisation**
**Agrément mécanique**

**– DÉFAUTS**
**Suspensions fermes**
**Présentation austère**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 44 990 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 119 g/km + 1 220 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 2488 cm³ |
| Puissance | 180 ch |
| Couple | 235 Nm |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 225/55 R 19 |
| RESERVOIR | 54 litres |
| COFFRE | 500/641 dm³ |
| POIDS | 1693 kg |
| L x l x h (en m) | 4,62 x 1,89 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 194 km/h* |
| 1000 m D. A. | 30,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,5 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

# Capri Extended Range 286 Pack Premium

*La Capri tente sa chance au sein d'une catégorie de SUV électriques familiaux de plus en plus importante.*

## Appellation trompeuse

A l'exception de son nom, le SUV électrique familial ne partage pas grand chose avec le coupé populaire sorti en 1969, à part le dessin rond de sa vitre de custode arrière, et encore... A l'instar de l'Explorer, la Ford Capri reprend la base technique des Volkswagen ID.4/ID.5. En cumulant 340 ch, cette version à deux moteurs réserve des relances toniques et profite de sa batterie de 79 kWh pour s'offrir un champ d'action proche de 400 km dans la vraie vie. Il est également dynamique et propose un bel espace à vivre, mais les 53 000 € demandés à l'achat de cette version haut de gamme sont encore trop élevés.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité/coffre**
**Comportement sain**

**– DÉFAUTS**
**Tarif**
**Positionnement discutable**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 490 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 390 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 285 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 - 255/50 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 77 kWh |
| COFFRE | 620 dm³ |
| POIDS | 2070 kg |
| L x l x h (en m) | 4,64 x 1,88 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 178 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 35 mn (rapide) 7h30 (11kW) |
| AUTONOMIE | 410 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# Explorer Extended Range 286 Pack Premium

*L'Explorer propose trois versions distinctes : 58 kWh/190 ch, 79 kWh/286 ch et 77 kWh/340 ch.*

## Une ID Ford !

Ford profite des accords avec Volkswagen pour investir le juteux créneau des SUV électriques familiaux. Il se distingue de son cousin germain par son style plus massif, rappelant davantage les créations américaines. L'habitacle s'en rapproche davantage encore et l'Explorer offre une belle habitabilité aux occupants arrière et le coffre se montre particulièrement pratique malgré un volume qui n'est pas exceptionnel (440 dm³). Reprenant l'accastillage de l'ID.5, il distille une précision et un dynamisme comparables, mais soigne davantage son confort, avec un amortissement plus prévenant.

**+ QUALITÉS**
**Agrément de conduite**
**Habitabilité arrière**
**Equipements**

**– DÉFAUTS**
**Tarif encore plus élevé**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 49 490 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 390 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 286 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 - 255/50 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 79 kWh |
| COFFRE | 500 dm³ |
| POIDS | 2035 kg |
| L x l x h (en m) | 4,47 x 1,88 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 35 mn (rapide) 7h30 (11kW) |
| AUTONOMIE | 450 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Mustang Mach-E Extended Range GT

*Trois nouvelles teintes et des jantes inédites sont apparues lors du restylage survenu en mai 2025.*

## Sportif à embonpoint

Fort de presque 500 ch, le SUV Mustang Mach-EGT affiche des performances d'authentique sportive avec des accélérations toniques et des relances énergiques. Le comportement, toujours aussi plaisant, est au diapason de cette vocation "musclée". En revanche, avec un poids (annoncé) de presque 2,3 tonnes, le freinage est mis à rude épreuve et l'autonomie réelle fond comme neige au soleil. A l'occasion de son léger restylage, il est désormais dotée en série d'une pompe à chaleur permettant une meilleure gestion de l'énergie et une optimisation de l'autonomie en condition climatique extrême.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Performances**

**– DÉFAUTS**
**Poids élevé**
**Tarif**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 82 490 € - 16 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 390 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 487 ch |
| Couple | 860 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 99 kWh |
| COFFRE | 500 + 90 dm³** |
| POIDS | 2273 kg |
| L x l x h (en m) | 4,75 x 1,93 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s4 |
| TEMPS DE CHARGE | 45 min (10 à 80 % charge rapide) |
| AUTONOMIE | 515 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# GEELY

## E5 218 ch 68,4 kWh Max+

*La présentation intérieure en met plein la vue avec son immense écran tactile de 15,4 pouces.*

*Ce SUV compact est un concurrent direct du Peugeot E-3008.*

### Du pain sur la planche

Premier modèle commercialisé chez nous par le constructeur chinois (maison mère de Volvo), ce SUV électrique, rival du Peugeot E-3008, se veut aussi classique que pragmatique. Spacieux, doté d'astuces de rangement et bien construit, il offre un équipement complet et un contenu techno très (trop ?) riche, à des tarifs bien placés, sans casser les prix pour autant. Au volant, hélas, performances et confort de bon niveau ne suffisent pas à occulter un châssis perfectible, en retrait de nos habitudes européennes : suspension trop souple, train avant dépassé… Sa consommation modérée et son autonomie intéressante compensent des batteries de capacité moyenne.

**+ QUALITÉS**
**Prix/équipement**
**Habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**Comportement routier**
**Coffre moyen**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 990 € - NC |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - OUI |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 320 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R19 |
| BATTERIE | Li-Ion 68,4 kWh |
| COFFRE | 461 dm³ |
| POIDS | 1 815 kg |
| L x l x h (en m) | 4,62 x 1,90 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 175 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s6 |
| TEMPS DE CHARGE | 11 kW 7h / 120 kW 20 min |
| AUTONOMIE | 450 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## Starray EM-i 262 ch Max+

*Ambiance épurée et presque premium, espace habitable royal. Dommage, l'écran central est envahissant*

*Si le style tente vaguement de s'inspirer d'un Porsche Cayenne, les cotes le rapprochent plutôt d'un Peugeot 5008.*

### Plus placide que dynamique

Geely, maison mère chinoise de Volvo, entre autres, lance ce SUV hybride rechargeable en Europe. Son petit bloc essence (99 ch) fait office de générateur pour alimenter l'imposante batterie (18,4 ou 29,8 kWh) ou directement l'électromoteur de 218 ch. Hormis lorsque le 4 cylindres s'éveille, le modèle affiche une belle douceur sur la route. Malgré 262 ch annoncés, mieux vaut rester sage sur l'accélérateur : le train avant est vite débordé dans un virage abordé avec un peu trop d'optimisme. Le bon confort général est aussi mis à mal sur les revêtements imparfaits. Reste un tarif imbattable et une dotation riche.

**+ QUALITÉS**
**Equipements de confort**
**Prix**

**– DÉFAUTS**
**Comportement routier**
**Aspects pratiques**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 990 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 33 g/km + 1160 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1 499 cm³ |
| Puissance | 99 ch (+ 218 ch élec.) |
| Couple | 125 Nm (+ 262 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R19 |
| RESERVOIR | 51 litres |
| COFFRE | 528 dm³ |
| POIDS | 1 815 kg |
| L x l x h (en m) | 4,74 x 1,91 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s2 |
| CONSOMMATION MIXTE | 6,2 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

# HONDA

## HR-V 1.5 e:HEV 131 ch Advance Style Plus

*Lors des relances, la transmission à variation continue peut faire monter très haut dans les tours le quatre cylindres.*

### Un outsider méconnu

L'actuel HR-V a de quoi séduire ceux qui veulent rouler différent. Son restylage de 2025 est discret. Il concerne la calandre, la nouvelle signature lumineuse et les boucliers redessinés. L'intérieur gagne en raffinement et l'ergonomie améliorée de l'écran tactile 9" est bienvenue. Le coffre est limité mais la modularité exemplaire, grâce aux assises arrière relevables. Sobre, son moteur full hybrid de 131 ch se contente de 5,9 l/ 100 km en moyenne (5,2 l en ville). Confortable, sûr et économique, le HR-V pâtit cependant d'un tarif ambitieux, environ 5 000 € plus élevé que celui de ses rivaux directs.

**+ QUALITÉS**
**Faible consommation**
**Modularité**

**− DÉFAUTS**
**Prix trop élevé**
**Boîte eCVT**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 990 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 122 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 107 ch à 6400 tr/mn (+ 131 ch élec.) |
| Couple | 131 Nm à 5000 tr/mn (+ 253 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 225/50 R18 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 366 dm³ |
| POIDS | 1397 kg |
| L x l x h (en m) | 4,34 x 1,79 x 1,59 |
| VITESSE MAXI | 169 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,2 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 6,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,9 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## ZR-V e:HEV 2.0 i-MMD Sport

*Dans la gamme Honda, le ZR-V se place entre le HR-V et le CR-V. Il affronte les Austral, 3008, Qashqai...*

### Juste milieu ?

Pour compléter son offre de SUV en Europe, Honda fait appel à un modèle déjà vu aux États-Unis : le ZR-V. Ce SUV compact vient se loger entre le citadin HR-V et le familial CR-V. Il reprend la plateforme de la brillante Civic... Mais malheureusement pas les belles sensations de conduite de la berline. Dommage, puisque l'ensemble hybride de 184 ch apparaît par ailleurs très abouti, plaisant et sobre. L'intérieur est particulièrement logeable (mais manque de rangements), et se montre bien fini à défaut d'impressionner par sa présentation. L'équipement est très complet, ce qui compense un peu les tarifs élevés.

**+ QUALITÉS**
**Moteur sobre et plaisant**
**Equipement complet**

**− DÉFAUTS**
**Tarifs élevés**
**Modularité en retrait**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 950 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 131 g/km + 1244 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1993 cm³ |
| Puissance | 184 ch à nc tr/mn |
| Couple | 315 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 225/55 R 18 |
| RESERVOIR | 57 litres |
| COFFRE | 415 dm³ |
| POIDS | 1616 kg |
| L x l x h (en m) | 4,57 x 1,84 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 174 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,3 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## e:Ny1 Advance

*Sobre, le e:Ny1 reprend largement le design de son cousin hybride, le HR-V. Et ses dimensions, entre SUV citadin et compact.*

### Deuxième chance

Honda s'est lancé sur le marché de l'électrique avec la sympathique mini-citadine "e". Après son relatif échec commercial (plombée par son prix et son autonomie), le constructeur japonais propose un deuxième modèle : l'e:Ny1 (prononcez énihouane, pour anyone). Reprenant une bonne partie de la technique et du look du HR-V, ce grand SUV citadin (ou petit SUV compact si vous préférez) surprend par son équipement très généreux et son bon niveau de confort. Malheureusement, son autonomie est trop juste, et les tarifs très élevés : les mêmes reproches que pour la petite e. Honda va l'arrêter...

**+ QUALITÉS**
**Confortable et logeable**
**Très bien équipé**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie trop juste**
**Tarif et absence de bonus**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 47 700 € - 4 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 204 ch |
| Couple | 310 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 225/50 R 18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 68,8 kWh |
| COFFRE | 381 dm³ |
| POIDS | 1690 kg |
| L x l x h (en m) | 4,39 x 1,79 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 160 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 45 min (rapide) 6h (11kW) / 40h |
| AUTONOMIE | 340 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## CR-V e:HEV Executive 2WD

*Le CR-V est grand, mais n'offre pas 7 places, contrairement à ses concurrents.*

### Grand... 5 places

Le CR-V, concurrent des Toyota RAV4 ou Nissan X-Trail, représente le haut du panier chez Honda. En revanche, contrairement à ces derniers et malgré des dimensions en hausse, il n'est pas disponible en version 7 places. Dommage. Il est pour la première fois disponible en motorisation hybride rechargeable, tout en conservant l'hybride classique, comme ici. Ce dernier s'annonce sobre et correctement performant, malgré la masse relativement élevée de l'ensemble. Mais le CR-V hybride n'est disponible qu'avec une seule finition, assez chère, même si les tarifs ont baissé.

**+ QUALITÉS**
**Equipement complet**
**Sobriété**

**− DÉFAUTS**
**Pas de version 7 places**
**Ticket d'entrée cher**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 49 980 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 135 g/km + 3 014 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1993 cm³ |
| Puissance | 184 ch à nc tr/mn |
| Couple | 335 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/60 R 18 |
| RESERVOIR | 57 litres |
| COFFRE | 575/755 dm³ |
| POIDS | 1750 kg |
| L x l x h (en m) | 4,71 x 1,87 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 184 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,7 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# HONDA

## CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech

*Le Honda CR-V hybride rechargeable se montre compétent mais cher.*

### Inédit mais cher

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7 l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment les C-HR et RAV4 PHEV chez Toyota, pourtant commercialisés moins cher. Pas donné, le CR-V PHEV même s'il est très bien équipé, a de nouveau baissé ses tarifs après une augmentation récente de 5000 € qui était excessive !

**+ QUALITÉS**
**Bonne autonomie électrique**
**Equipement complet**
**Conso batterie vide**

**− DÉFAUTS**
**Tarif trop élevé**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 58 150 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 59 g/km + 2495 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1993 cm³ |
| Puissance | 184 ch cumulés |
| Couple | 335 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/60 R 18 |
| RESERVOIR | 47 litres |
| COFFRE | 680 dm³ |
| POIDS | 1932 kg |
| L x l x h (en m) | 4,71 x 1,87 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,7 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Bayon 1.0 T-GDi 90 Initia

*La face avant est encore plus originale depuis le récent restylage.*

### Moins = Plus

Chez Hyundai, on a une interprétation très particulière de la notion d'entrée de gamme. En effet, depuis quelques mois, le Bayon embarque systématiquement la caméra de recul et le GPS connecté. Unique dans le segment. Cette soudaine générosité est allée de pair avec un restylage, presque exclusivement limité à la face avant, qui le fait davantage ressembler à son grand frère, le Kona. Un moteur 1.0 3 cylindres turbo de 90 ch remplace, depuis quelques mois, la variante 100 ch de ce même bloc. Les performances y perdent et l'appétit grimpe en flèche. Mais ce moteur se montre toujours aussi souple et discret.

**+ QUALITÉS**
**Equipement de série**
**Moteur volontaire**

**− DÉFAUTS**
**Suspension trépidante**
**Consommation en hausse**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 23 900 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 133 g/km + 1276 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 998 cm³ |
| Puissance | 90 ch à 4800 tr/mn |
| Couple | 172 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 185/65 R 15 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 380 dm³** |
| POIDS | 1170 kg |
| L x l x h (en m) | 4,18 x 1,78 x 1,50 |
| VITESSE MAXI | 174 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s9 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,7 l/100 km |

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# HYUNDAI

## Inster 49 kWh 115 ch Creative 4 places

*Baroudeur urbain, l'Inster oublie étonnamment de protéger sa carrosserie avec des protections dignes de son statut.*

*La planche de bord de l'Inster propose un style moderne même si elle manque d'originalité par rapport à l'extérieur.*

### Quel intérêt ?

Petit gabarit et tarif "mesuré" avec habitabilité suffisante pour 4 et des performances qui autorisent les longs parcours... mais cette version n'a aucun intérêt car, pour le même prix, il existe une version 5 places qui, elle, peut profiter du bonus Coup de pouce de 3600 €. L'autonomie est correcte mais la puissance de charge maxi (80 kW) impose des arrêts borne à rallonge. Le véritable point noir de ce mini SUV est toutefois son amortissement, trop ferme lorsque le bitume n'est pas lisse. Malgré sa petite taille, l'Inster séduit par sa polyvalence. Il est astucieux, plaisant à conduire et doté d'une autonomie correcte.

**+ QUALITÉS**
**Espace intérieur**
**Performances**

**− DÉFAUTS**
**Confort peu soigné**
**Privé de Coup de pouce**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 600 € - 3 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 115 ch |
| Couple | 147 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 205/45 R17 |
| BATTERIE | Lithium-ion 49 kWh |
| COFFRE | 245/359 dm³ |
| POIDS | 1370 kg |
| L x l x h (en m) | 3,83 x 1,61 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 149 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (rapide) 5h (11kW) 23h |
| AUTONOMIE | 325 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# Kona Hybrid 138 Executive

*Avec ses phares ultra-fins intégrés sur toute la largeur de la calandre, le nouveau Kona paraît très futuriste.*

## Tout ça pour ça

Le Kona s'est entièrement renouvelé fin 2023. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce quatrième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid a récemment été mise en conformité avec les normes anti-pollution les plus récentes. Au passage, elle a subi une légère perte de puissance. Heureusement, les performances n'en pâtissent pas et la consommation reste toujours aussi basse.

**+ QUALITÉS**
**Modernité/habitabilité**
**Sobriété**

**– DÉFAUTS**
**Agrément de conduite/confort**
**Finition quelconque**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 40 900 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 107 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1580 cm³ |
| Puissance | 138 ch |
| Couple | 265 Nm |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| RESERVOIR | 38 litres |
| COFFRE | 495 dm³ |
| POIDS | 1484 kg |
| L x l x h (en m) | 4,35 x 1,83 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 8,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,7 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Tucson 1.6 T-GDi 239 Hybrid N Line Executive

*Grâce à la nouvelle évolution de sa motorisation hybride, le Tucson a vu ses performances quelque peu augmenter.*

## Rester dans la course

Désormais, le Tucson est forcément hybride, rechargeable ou pas, ce qui est le cas ici. Après être tombée à 215 ch lors du restylage de 2024, sa puissance repasse à 239 ch. Assez peu visible extérieurement, le lifting se remarque surtout à bord avec une planche de bord inédite. Plus connecté et plus moderne, le SUV coréen gagne également en praticité avec de nouveaux rangements plutôt bien pensés. Dommage que ces évolutions s'accompagnent de tarifs coquets. Réussie mais pas au dessus du lot, sa mécanique hybride lui offre des performances dans la bonne moyenne mais il n'est pas spécialement sobre.

**+ QUALITÉS**
**Habitacle moderne et spacieux**
**Equipement complet**

**– DÉFAUTS**
**Appétit quelconque**
**Haut de gamme coûteux**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50 700 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 133 g/km + 1756 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1598 cm³ |
| Puissance | 239 ch à nc tr/mn |
| Couple | 379 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 19 |
| RESERVOIR | 52 litres |
| COFFRE | 603 dm³** |
| POIDS | 1647 kg |
| L x l x h (en m) | 4,53 x 1,87 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 196 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s8 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,5 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Kona Electric 65 kWh 217 ch Creative

*Avec sa batterie de 65,4 kWh utiles, le Kona de 217 ch dépasse allègrement les 400 km d'autonomie.*

## L'horizon s'éloigne

La version la plus puissante du Kona Electric est associée à une grosse batterie de 65,4 kWh. De quoi repousser la perspective de la panne sèche au-delà des 400 km, voire 475 km sur route selon nos mesures ! Un score parmi les meilleurs... Dommage, la charge rapide plafonne à 100 kW, obligeant à patienter plus de 40 mn pour récupérer 80% de capacité. A bord, on apprécie toujours autant la sensation d'espace et l'ambiance futuriste, sans que cela nuise à l'ergonomie, tandis que l'équipement est opulent ici. Reste que, même en baisse, le tarif n'a rien d'amical, y compris en tenant compte du bonus Coup de pouce.

**+ QUALITÉS**
**Grande autonomie**
**Confort/équipement**

**– DÉFAUTS**
**Tarif ambitieux**
**Charge rapide limitée à 100 kW**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 250 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 4800 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 217 ch |
| Couple | 255 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/60 R 17 |
| BATTERIE | Lithium-ion 65,4 kWh |
| COFFRE | 495+24 dm³ |
| POIDS | 1743 kg |
| L x l x h (en m) | 4,36 x 1,83 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 172 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 32h (secteur) |
| AUTONOMIE | 420 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Ioniq 5 63 kWh 170 ch Intuitive

*Impossible de confondre le géométrique SUV Ioniq 5 avec un autre modèle.*

## Tirée vers le bas

L'invisible restylage a été l'occasion de baisser son prix sous les 45 000 €... mais pas longtemps ! Afin de serrer les tarifs, la marque a dû se résoudre à ressortir des placards le moteur de 170 ch et à développer une plus petite batterie. Avec ses 63 kWh, elle assure tout de même une autonomie suffisante pour peu que les grands trajets ne soient pas quotidiens. La dotation de série a également fait les frais de cet amaigrissement tarifaire. Quant aux 170 ch, ils peinent parfois à déplacer promptement les presque 2 tonnes de ce SUV, notamment lorsqu'il faut dépasser un camion.

**+ QUALITÉS**
**Prix concurrentiel**
**Habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**A la peine sur longs trajets...**
**... et sur voies rapides**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 800 € - 3 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 170 ch |
| Couple | 350 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 63 kWh |
| COFFRE | 464/607+53 dm³** |
| POIDS | 1955 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,89 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s5 |
| TEMPS DE CHARGE | 18 min (rapide) 7h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 440 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★☆☆

# HYUNDAI

## Santa Fe 1.6 T-GDi 253 Plug-in HTRAC Executive

*Malgré les jantes de 20 “, l'amortissement est très bien maîtrisé.*

### Ambition démesurée

Avec ses lignes taillées à la serpe, le Santa Fe nous revient, plus ambitieux que jamais. Finies les lignes passe-partout, place à un design reconnaissable au premier coup d'oeil. Et, sous le capot, on, ne trouve plus que des motorisations hybrides, rechargeables ou non. En ce qui concerne cette variante de 253 ch, elle n'est plus disponible que sur stock. Elle ne s'en marie pas moins parfaitement avec le caractère de ce Hyundai, davantage axé sur le confort et la sécurité (4 roues motrices de série) que sur le dynamisme. L'équipement est pléthorique, ce qui se répercute, sans surprise, sur le prix de vente, digne d'une marque premium.

**+ QUALITÉS**
**Habitacle spacieux et**
**Comportement rassurant**
**Dotation complète**

**− DÉFAUTS**
**Prix en haut de gamme**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 68 600 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 87 g/km + 6575 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1598 cm³ |
| Puissance | 253 ch |
| Couple | 367 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R 20 |
| RESERVOIR | 47 litres |
| COFFRE | 615/755/200 dm³ |
| POIDS | 2142 kg |
| L x l x h (en m) | 4,83 x 1,90 x 1,77 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,7 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Ioniq 9 Performance 110 kWh 428 ch Calligraphy

*Le Ioniq 9 dispose de 4 types de régénérations au lever de pied, de la roue libre au mode “one pedal”.*

### Le géant silencieux

Cet énorme SUV électrique s'apprécie surtout à l'intérieur : technologie, rangements astucieux et vaste espace sur trois rangées permettant de voyager réellement à sept. La qualité perçue et le confort renforcent cette impression de salon roulant. La finition Calligraphy (7 places) propose une option 6 places avec deux sièges de deuxième rang dignes d'une classe business (1 000 €), offrant encore plus d'aisance. Par ailleurs, le champ d'action réel (autour de 400 km) et ses recharges rapides de 24 mn (de 10 à 80 %) incitent à l'évasion à bord de ce géant tonique et confortable. Reste un positionnement tarifaire élitiste.

**+ QUALITÉS**
**Vie à bord**
**Contenu techno**

**− DÉFAUTS**
**Tarif élitiste**
**Place centrale AR**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 87 450 € - 8 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 428 ch |
| Couple | 700 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 285/45 R21 |
| BATTERIE | Li-ion 110,3 kWh |
| COFFRE | 1 323 dm³ |
| POIDS | 2549 kg |
| L x l x h (en m) | 5,06 x 1,98 x 1,79 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s2 |
| TEMPS DE CHARGE | 24 mn (350 kW) |
| AUTONOMIE | 600 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Ioniq 9 110 kWh 218 ch Creative

*Ce SUV signe son appartenance à la gamme Ioniq avec les LED façon pixels de ses optiques avant et arrière.*

### Pour les grands espaces

Après le tout-petit Inster, Hyundai complète sa gamme 100 % électrique avec l'imposant (5,06 m de long) Ioniq 9. Si son gabarit indique clairement qu'il n'a pas été conçu pour les routes du Vieux Continent, il ne manque pas pour autant d'intérêt. A bord, l'espace est plus que généreux, y compris au 3ème rang, et le volume de coffre permet d'embarquer les bagages de la famille. Plutôt placide, il fait preuve d'un confort au dessus de la mêlée. Mais les routes sinueuses, ce n'est clairement pas son truc. Avec sa batterie de 110,3 kWh et son architecture 800V, qui permet des recharges ultra rapides, c'est un excellent compagnon de voyage.

**+ QUALITÉS**
**Espace à bord**
**Volume de coffre**

**− DÉFAUTS**
**Longueur**
**Inadapté à l'Europe**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 70 450 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 350 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/60 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 110 kWh |
| COFFRE | 908/338+88 dm³ |
| POIDS | 2549 kg |
| L x l x h (en m) | 5,06 x 1,98 x 1,79 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 0 à 100 km/h | 9s4 |
| TEMPS DE CHARGE | 24 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 620 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# JAECOO

## Jaecoo 5 Hybrid SHS-H 224 ch Select

*Souvent comparé aux Range Rover pour son style, le Jaecoo 5 assume des inspirations plutôt flatteuses dans l'univers des SUV.*

### Sérieux concurrent

Positionné comme modèle d'accès à la gamme, le Jaecoo 5 hybride mise sur une formule simple : un SUV urbain spacieux, technologique et efficient. Il repose sur la motorisation SHS de cinquième génération du groupe Chery, associant un 1.5 turbo de 143 ch à un moteur électrique de 204 ch. Pouvant fonctionner en mode électrique sans nécessiter de recharge, ce full hybrid annonce 5,3 l/100 km. L'intérieur met l'accent sur le confort et la connectivité avec un grand écran vertical de 13,2” et un affichage tête haute. Affiché à partir de 26 990 €, il vise les Renault Captur et Peugeot 2008.

**+ QUALITÉS**
**Consommation contenue**
**Présentation valorisante**

**− DÉFAUTS**
**Utilisation limitée en électrique**
**Image de marque à créer**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 26 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 120 g/km + 310 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1 499 cm³ |
| Puissance | 224 ch à nc tr/mn |
| Couple | 295 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 235/50 R 18 |
| RESERVOIR | 51 litres |
| COFFRE | 480 dm³ |
| POIDS | 1535 kg |
| L x l x h (en m) | 4,38 x 1,86 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s9 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,3 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# Jaecoo 7 SHS - P PHEV 279 ch Select

*Sellerie soignée, grand écran central et aides à la conduite complètes : le SUV chinois soigne sa dotation pour séduire l'Europe.*

*Plus grand et plus valorisant que le Jaecoo 5, le Jaecoo 7 adopte une silhouette robuste typique des SUV compacts actuels.*

## Polyvalent et compétitif

Plus statutaire que le Jaecoo 5, le Jaecoo 7 se distingue surtout par son offre hybride rechargeable, et un gabarit plus imposant qui vise les Renault Austral et Citroën C5 Aircross. Ce SUV compact associe un moteur essence 1.5 turbo à une motorisation électrique alimentée par une batterie rechargeable, permettant de rouler jusqu'à 90 km sans émissions. Plus technologique et mieux doté que son petit frère, il soigne également son habitabilité et son confort. Une version hybride simple, reprenant la mécanique du Jaecoo 5, est aussi proposée. Quant à son prix, il est très compétitif sur le segment.

**+ QUALITÉS**
**Prix agressif face aux rivaux**
**Garantie 7 ans/150 000 km**

**– DÉFAUTS**
**Déficit d'image**
**Autonomie à vérifier**

### LES CHIFFRES*

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 35 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 54 g/km + 1710 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1 499 cm³ |
| Puissance | 279 ch |
| Couple | 365 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 19 |
| RESERVOIR | 60 litres |
| COFFRE | 500 dm³ |
| POIDS | 1870 kg |
| L x l x h (en m) | 4,50 x 1,87 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s5 |
| CONSOMMATION MIXTE | 2,4 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# JEEP

## Avenger 1.2 Turbo 100 ch Altitude

*L'Avenger est désormais disponible en essence et boite mécanique, pour un ticket d'entrée plus accessible.*

## Le petit Avenger

Clef de voute de la stratégie commerciale de Jeep en Europe, le petit SUV Avenger voit son offre de motorisation s'élargir. En entrée de gamme, il reçoit le trois cylindres 1.0 l turbo (vous aurez reconnu le PureTech du groupe) en boîte mécanique, histoire d'abaisser le ticket d'entrée, même s'il a récemment augmenté autour de 25000€. Intéressant, l'Avenger ne manquant par ailleurs pas de charme. Il sait aussi se montrer confortable, et son moteur est volontaire. Mais il lui reste des défauts : une habitabilité et un coffre médiocres, un équipement trop juste de série, et une qualité de finition en retrait.

**+ QUALITÉS**
**Tarifs contenus**
**Charme de baroudeur**

**– DÉFAUTS**
**Habitabilité/coffre**
**Equipement léger**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 27 890 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 130 g/km + 983 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 100 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 205 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 312 dm³ |
| POIDS | 1233 kg |
| L x l x h (en m) | 4,09 x 1,78 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 1 000 m D. A. | 33,3 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e) | ,9,4/11,6/17,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,5 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★½☆☆

## Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 110 Summit

*Avec ses 4,09 m de long seulement, ses protections en plastique brut, et sa belle agilité, l'Avenger est à sa place en ville.*

## L'Amérique en petit

En supplément d'une entrée de gamme thermique à boîte manuelle, le Jeep Avenger s'enrichit de cette version, qui devrait représenter une belle partie des ventes : un hybride 48V de 110 ch. Sans surprise, il s'agit ici de la version petite puissance de l'ensemble hybride e-DCS6 que l'on retrouve un peu partout chez Stellantis en 110 ou 145 ch. Comme ailleurs, le système se montre sobre, particulièrement en ville. Voilà qui tombe bien : avec son petit format et ses protections en plastique brut, c'est là qu'il est le plus à l'aise. On apprécie aussi son charme à l'américaine, à l'échelle réduite. Dommage qu'il soit un peu trop ferme et trop bruyant.

**+ QUALITÉS**
**Hybride sobre**
**A l'aise en ville**

**– DÉFAUTS**
**Confort ferme**
**Insonorisation**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 32490 € - NC |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 111 g/km + 125 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 110 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 205 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 312 dm³ |
| POIDS | 1342 kg |
| L x l x h (en m) | 4,09 x 1,78 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 177 km/h |
| 1 000 m D. A. | 33,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 8,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,1 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# JEEP

## Avenger 4xe 145 ch Overland

*Cette version 4xe est bénéficie simplement d'un petit moteur électrique sur le train arrière.*

### Au-delà du bitume

Difficile d'imaginer une Jeep sans version 4x4. Pour y parvenir, l'Avenger échange sa mécanique hybride 110 contre une de 145 ch, hybridation légère 48V, et ajoute un électromoteur de 28 ch pour motoriser l'essieu arrière. Surcoût : 4000 € tout de même. Mais le malus reste raisonnable. Plus simple qu'une "vraie" transmission intégrale, cette solution a aussi l'avantage de la légèreté et de la sobriété, même si elle fait de ce petit SUV davantage un tout-chemin qu'un tout-terrain, notamment en l'absence de gamme courte ou de véritables capacités de franchissement. Il reçoit par ailleurs un train arrière multibras, qui profite à la tenue de route et au confort.

**+ QUALITÉS**
**Polyvalence accrue**
**Poids/sobriété**

**– DÉFAUTS**
**Surcoût par rapport à l'hybride de 110 ch**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 36 090 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 122 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 145 ch (+ 28 ch AV + 28 ch AR élec.) |
| Couple | 230 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/60 R17 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 325 dm³ |
| POIDS | 1455 kg |
| L x l x h (en m) | 4,09 x 1,78 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 194 km/h |
| 0 à 100 km/h | 9s5 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,4 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Compass Electrique 213 ch Summit

*Le Compass récupère aussi une version 100 % électrique, une première pour lui. L'autonomie est correcte.*

### Randonneur branché

Le nouveau Jeep Compass s'offre l'électrique ! Comme chez ses cousins, il a la particularité d'être plus compétitif, prime déduite, que les versions hybride rechargeables. Jeep annonce presque 480 km d'autonomie, mais, si l'on se réfère aux mesures que notre Labo a effectué sur son cousin le Peugeot E-3008, son autonomie réelle tournera plutôt autour des 400 km. C'est dans la moyenne du segment (mais un Renault Scenic fait bien mieux). Dommage donc qu'il ne soit pour l'heure pas prévu de lui faire profiter de la grande batterie de 97 kWh qui offre une centaine de kilomètres de plus.

**+ QUALITÉS**
**Tarif compétitif**
**Autonomie correcte**

**– DÉFAUTS**
**Poids très élevé**
**Pas de version plus endurante**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 490 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 213 ch |
| Couple | 345 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 225/60 R 18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 74 kWh |
| COFFRE | 550 dm³ |
| POIDS | 2123 kg |
| L x l x h (en m) | 4,55 x 1,90 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s5 |
| TEMPS DE CHARGE | 8h (11 kW) 35 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 467 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Avenger 156 ch Electrique Summit

*L'Avenger récupère la technique de cousines comme la DS 3 électrique. Le tout, dans un format ultra-compact.*

### Cousinade

Doté d'un petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousins techniques DS 3, Peugeot e-2008 ou encore Fiat 600, le Jeep Avenger dispose ainsi de 156 ch et d'une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330 km, qui ne dépasse pas 250 km sur autoroute, ce qui oblige à penser à recharger dès 200 km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousins...

**+ QUALITÉS**
**Tarif bien placé**
**Gabarit pratique en ville**

**– DÉFAUTS**
**Détails de finition**
**Habitabilité derrière**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 40 590 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 156 ch |
| Couple | 260 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 54 kWh |
| COFFRE | 312 dm³ |
| POIDS | 1570 kg |
| L x l x h (en m) | 4,09 x 1,78 x 1,53 |
| VITESSE MAXI | 150 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 5h45 (11 kW) 39h (secteur) |
| AUTONOMIE | 330 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Renegade 4xe 240 ch PHEV North Star

*La série spéciale North Star est reconnaissable par sa teinte exclusive Techno Green.*

### Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (36 km d'autonomie en 100% électrique annoncés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.).

**+ QUALITÉS**
**Conversion à l'hybride réussie**
**Belle dotation de série**

**– DÉFAUTS**
**Coffre moins logeable**
**Tarif élevé**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 44 900 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 48 g/km + 1460 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1332 cm³ |
| Puissance | 240 ch |
| Couple | 270 Nm (+ 250 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 17 |
| RESERVOIR | 37 litres |
| COFFRE | 345 dm³** |
| POIDS | 1845 kg |
| L x l x h (en m) | 4,24 x 1,81 x 1,72 |
| VITESSE MAXI | 199 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s1 |
| CONSOMMATION MIXTE | 2,1 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# KIA

## Stonic 1.0 T-GDi 100 Active

*Vu de l'avant, on peine à reconnaître le Stonic qui change du tout au tout.*

### Métamorphosé... à moitié

Le Stonic est à peine reconnaissable à l'extérieur comme à l'intérieur suite à son restylage très profond. Pour autant le moteur d'entrée de gamme reste le même et n'a pas droit à la micro-hybridation, ce qui se ressent un peu à la pompe. D'autant que si ce bloc est souple et plaisant, il faut un peu le##cravacher pour maintenir des relances correctes. En finition Active, le Kia reste correctement équipé et surtout beaucoup plus moderne dans ses fonctionnalités grâce à ses nouveaux écrans. En revanche il ne progresse pas beaucoup en termes de comportement routier et reste ferme en suspension.

**+ QUALITÉS**
**Douceur mécanique**
**Dotation de série**

**− DÉFAUTS**
**Amortissement**
**Habitabilité moyenne**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 25 290 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 128 g/km + 818 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 998 cm³ |
| Puissance | 100 ch à 4500 tr/mn |
| Couple | 172 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 205/55 R 17 |
| RESERVOIR | 45 litres |
| COFFRE | 366 dm³ |
| POIDS | 1216 kg |
| L x l x h (en m) | 4,14 x 1,76 x 1,52 |
| VITESSE MAXI | 176 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,3 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e) | 9,5/12,6/17,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,5 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## EV3 58 kWh 204 ch Air

*Rien ne distingue esthétiquement les deux versions de batterie de l'EV3.*

### Il fait fort

En adoptant une batterie plus petite, le Kia EV3 se donne les moyens de concourir dans la catégorie des petits SUV urbains électriques, d'autant que sa capacité n'est pas ridicule : il fait mieux que le Peugeot 2008. Sa particularité est de ne pas renoncer au moteur de la "grosse" version, si bien que ses performances sont celles d'une petite GTI, au point de saturer les pneus avant. Côté autonomie, ses kWh en plus lui permettent de briller par rapport à la moyenne du segment avec 340 km selon nos mesures. Ajouté aux qualités d'habitabilité et d'équipement du modèle, cet EV3 marque des points !

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Autonomie dans sa catégorie**

**− DÉFAUTS**
**Motricité en retrait**
**Finition moyenne**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 36 490 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 204 ch |
| Couple | 283 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/60 R 17 |
| BATTERIE | Lithium-ion 58 kWh |
| COFFRE | 465+19 dm³ |
| POIDS | 1728 kg |
| L x l x h (en m) | 4,30 x 1,85 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 171 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 6h (11kW) 30min (rapide) |
| AUTONOMIE | 340 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## EV2 145 ch 42,2 kWh Autonomie Standard Earth

*Ce SUV de 4,06 m repose sur la même plate-forme que l'EV9 mesurant plus de 5 m.*

*Kia a laissé des touches physiques pour les fonctions d'urgence et pour régler la température de clim.*

### Il gagne a être connu

S'appuyant sur l'expérience des grands modèles électriques de Kia, l'EV2 en reprend la plate-forme modulaire, le style carré et l'espace à bord. Son encombrement réduit lui permet de se faufiler avec aisance dans les centres urbains les plus serrés. Une aisance qu'il conserve sur route et autoroute où il offre un excellent confort. Un tempérament qui lui permet d'absorber les défauts de la chaussée. S'il n'est pas réellement typé dynamique, l'EV2 affiche toutefois des niveaux de performances honorables. Disponible avec deux propositions de batteries (42,2 et 61 kWh), l'EV2 offre des autonomies allant de 300 à 453 km.

**+ QUALITÉS**
**Simplicité des commandes**
**Equipements de confort**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie**
**Seuil de chargement élevé**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 31 320 € - NC |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3500 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 145 ch |
| Couple | 250 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/50 R18 |
| BATTERIE | Li-ion LFP 42,2 kWh |
| COFFRE | 362 dm³ |
| POIDS | 1645 kg |
| L x l x h (en m) | 4,06 x 1,80 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 161 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s7 |
| TEMPS DE CHARGE | 11 kW 4h05 / 118 kW 29 min |
| AUTONOMIE | 308 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# KIA

## EV3 81 kWh 204 ch GT-line

*L'EV3 affiche des lignes résolument modernistes et prend le risque de déplaire.*

### Un petit qui voit grand

L'EV3 affiche des dimensions de Peugeot 2008 mais une fiche technique de SUV compact grâce à sa grosse batterie et ses 204 ch. Confortable, silencieux et plutôt performant, il offre une allonge intéressante grâce à ses 81 kWh qui lui permet d'atteindre 430 km d'autonomie selon nos mesures. Il profite également d'un rapport encombrement habitabilité remarquable et d'un équipement complet, mais on regrette son manque d'agilité, sa finition assez moyenne et l'absence de prime CDP "plein pot" pour ce modèle produit en Corée. En finition GT-Line, ses prix s'en ressentent même s'il est bien équipé et bénéficie de la garantie de 7 ans.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie**
**Encombrement/habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**Tarif de cette version**
**Finition moyenne**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 790 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 204 ch |
| Couple | 283 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/50 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 81 kWh |
| COFFRE | 465+19 dm³ |
| POIDS | 1907 kg |
| L x l x h (en m) | 4,30 x 1,85 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 171 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (rapide) 8h30 (11kW) |
| AUTONOMIE | 430 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Niro 1.6 GDi 138 Hybride Active

*Dans cette variante, le Niro est un modèle de frugalité et de douceur.*

### Discret mais efficace

Egalement proposé en version rechargeable, le Niro, qui fut l'un des plus gros succès de la marque, est ici essayé dans sa version hybride simple, avec un 1.6 essence de 102 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble ne délivrant plus que 138 ch combinés aux roues avant contre 141 ch auparavant. Toujours sobre avec ses 5,7 l/100 km de moyenne, le crossover coréen séduit aussi par sa grande douceur de conduite et sa tenue de route rigoureuse (à défaut de se monter sportive...). Autres bons points : l'habitabilité généreuse, la dotation de série complète et la présentation moderne.

**+ QUALITÉS**
**Consommation**
**Equipement de série**
**Douceur de conduite**

**– DÉFAUTS**
**Direction aseptisée**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 36 850 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 102 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1580 cm³ |
| Puissance | 138 ch |
| Couple | 265 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 205/60 R 16 |
| RESERVOIR | 42 litres |
| COFFRE | 482 dm³** |
| POIDS | 1414 kg |
| L x l x h (en m) | 4,42 x 1,83 x 1,55 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s1 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4,5 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

## EV5 218 ch GT-line

*L'EV5 se limite à des batteries 400V contrairement aux EV6 et EV9.*

### Le Sportage électrique

Avec 4,61 m de long, le récent Kia EV5 se pose en rival des Peugeot 3008 et Renault Scénic mais techniquement il a tout de l'EV3 rallongé puisqu'il en reprend la plateforme et sa grosse batterie. Il faut reconnaître que les ingénieurs Kia ont fait du bon travail en parvenant à limiter l'impact de la taille et de la masse sur l'autonomie, qui demeure supérieure à 405 km selon nos mesures. Très habitable, l'EV5 est également bien équipé mais sa fabrication coréenne lui interdit de bénéficier de la prime CDP maximale. Un handicap que son tarif ne compense pas.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Autonomie correcte**

**– DÉFAUTS**
**Prix élevé**
**Pas de 800V**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 49 990 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 295 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 81 kWh |
| COFFRE | 595+45 dm³ |
| POIDS | 2087 kg |
| L x l x h (en m) | 4,61 x 1,88 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 165 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 8h (11 kW) 31 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 405 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Sportage Hybride GT-Line Premium

*La nouvelle signature lumineuse et la calandre élargie modernisent le Sportage.*

### Tri sélectif

Restylé à mi-carrière, le Kia Sportage fait le tri dans sa gamme et ne conserve plus qu'une seule motorisation hybride non rechargeable. Portée à 239 ch, elle gagne en vigueur sans alourdir la consommation, mesurée à 6,8 l/100 km en moyenne (6,2 l en ville). Plus performant qu'auparavant, le SUV reste orienté confort : il prend du roulis si on le brusque mais demeure un peu ferme à basse vitesse. Son habitabilité généreuse, son coffre XXL (575 dm³) et sa dotation riche le rendent attractif, malgré un haut de gamme cher et des aides à la conduite trop bavardes.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité et coffre**
**Hybridation performante et**

**– DÉFAUTS**
**Confort ferme**
**ADAS intrusives**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 48 550 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 132 g/km + 2002 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1598 cm³ |
| Puissance | 239 ch à nc tr/mn |
| Couple | 265 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R18 |
| RESERVOIR | 52 litres |
| COFFRE | 575 dm³ |
| POIDS | 1682 kg |
| L x l x h (en m) | 4,54 x 1,87 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 197 km/h |
| 1000 m D. A. | 28,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,5 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# EV9 204 Earth

*Avec sa motorisation 204 ch, l'EV9 propulsion gagne 25 km d'autonomie par rapport à la version GT.*

## Point trop n'en faut

Pour un pachyderme tel que l'EV9, une puissance de 204 chevaux peut paraître insuffisante. Mais c'est sans compter sur son couple important qui lui confère des performances déjà correctes qui s'accordent bien à la philosophie de son châssis. Cette modestie et ses deux roues motrices seulement améliorent son autonomie. Plus confortable que son petit frère l'EV6 sans se désunir dans les virages, il a choisi le bon compromis pour un modèle familial amené à transporter un nombre important de voyageurs. Il propose en effet une habitabilité sans égale sur le marché avec de la place pour sept adultes, ce à quoi il ajoute un coffre substantiel.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Modularité**

**− DÉFAUTS**
**Masse élevée**
**Détails de finition**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 80 100 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 204 ch |
| Couple | 350 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/60 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 99,8 kWh |
| COFFRE | 320/600/760+ 90 dm³ |
| POIDS | 2501 kg |
| L x l x h (en m) | 5,01 x 1,98 x 1,76 |
| VITESSE MAXI | 187 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 11h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 420 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# LAND ROVER

# Evoque PHEV Hoxton Ed. 270

*Le moteur électrique ne dépasse guère 40 km d'autonomie en moyenne. C'est en deçà de nombre de concurrents.*

## Hybride abattu

L'Evoque restylé associe toujours un bloc 1.5 turbo trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière, mais il a vu sa puissance maximale cumulée tomber à 269 ch. Son moteur électrique lui permet d'effectuer 40 km en moyenne. Un peu juste aujourd'hui, car il faut recharger souvent pour que cela soit vraiment intéressant : une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 10 l/100 km en ville ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable. Et l'ambiance à bord profite de beaux matériaux et d'une finition soignée.

**+ QUALITÉS**
**Douceur à l'usage**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Ergonomie des commandes**
**Conso. batterie vide**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 70 466 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 87 g/km + 7575 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 269 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 540 Nm à 2000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| RESERVOIR | 56,5 litres |
| COFFRE | 387 dm³** |
| POIDS | 2192 kg |
| L x l x h (en m) | 4,38 x 1,91 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s2 |
| CONSOMMATION MIXTE | 3,8 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★½☆

# EV9 385 GT-line 7 places

*Avec son gabarit XXL et son style cubique spectaculaire, le Kia EV9 ne passe pas inaperçu.*

## Géant électrique

Avec plus de 5 m de long et 2,5 tonnes, l'EV9 est un géant électrique. Derrière son gabarit se cache cependant une modularité et surtout une habitabilité hors du commun : il peut réellement accueillir sept adultes confortablement et conserve encore un vrai coffre. Il réserve d'autres qualités insoupçonnées comme un confort étonnant malgré ses jantes de 21 pouces et des performances très correctes. Même son autonomie d'environ 400 km paraît acceptable, d'autant qu'il se recharge de 10 à 80 % en 24 mn grâce à sa batterie 800V. Le plus cher, le plus long et le plus lourd des Kia a plus d'un tour dans son sac.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Masse**
**Pas de roues arrière directrices**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 88 100 € - 9 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 385 ch |
| Couple | 700 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 285/45 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 100 kWh |
| COFFRE | 600+52 dm³ |
| POIDS | 2700 kg |
| L x l x h (en m) | 5,02 x 1,98 x 1,78 |
| VITESSE MAXI | 204 km/h |
| 1000 m D. A. | 26,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 25 min (rapide) 11h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 395 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Range Rover Velar PHEV Belgravia Edition

*Le Velar est ultra-doux en mode électrique ou hybride.*

## La ouate et les watts

Moins haut et 15 cm plus court que le Range Sport, le Velar affiche un style fluide et élégant. A bord, c'est le grand spectacle avec une ambiance chaleureuse et une instrumentation digitale. On apprécie aussi son confort élevé. Politiquement correct, il propose un 4 cylindres turbo essence marié à un moteur électrique alimenté par une batterie de 17,1 kWh. Une capacité intéressante mais qui n'autorise qu'une quarantaine de km en électrique dans la vraie vie. Il faut donc le brancher souvent pour éviter de réveiller le moteur, performant mais qui boit quasi 11 l/100 km en moyenne.

**+ QUALITÉS**
**Douceur à l'usage**
**Performances**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Conso batterie vide**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 90 800 € - 19 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 105 g/km + 10460 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1997 cm³ |
| Puissance | 404 ch cumulés |
| Couple | 640 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 265/45 R 21 |
| RESERVOIR | 69 litres |
| COFFRE | 435 dm³ |
| POIDS | 2281 kg |
| L x l x h (en m) | 4,80 x 1,93 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 209 km/h* |
| 1000 m D. A. | 26,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 10,7 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# LAND ROVER

## Range Rover Sport P460e Dynamic HSE

*L'autonomie moyenne du Range Rover Sport P460 e est de 90 km en mode électrique.*

### Exilé fiscal

Le Range Rover Sport (petit frère à vocation dynamique du "grand" Range Rover) arbore une carrosserie plus profilée, au goût des dernières productions maison. En attendant l'arrivée d'une version 100% électrique, seules les versions hybrides rechargeables de 550 ou 460 ch permettent de limiter la casse côté malus. La "moins puissante" des deux est quasiment aussi performante, bercé par les suspensions pneumatiques et la sellerie cuir moelleuse, on profite du silence (système anti-bruit dans les haut-parleurs) et des performances canons, mais aussi d'un comportement agile malgré près de... 3 tonnes !

**+ QUALITÉS**
**Confort/performances**
**Autonomie électrique**

**− DÉFAUTS**
**Prix XXL**
**Malus au poids**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 124600 € - 28 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 64 g/km + 24080 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en ligne + élec., 24S |
| Cylindrée | 2996 cm³ |
| Puissance | 460 ch cumulés |
| Couple | 660 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/55 R 20 |
| RESERVOIR | 72 litres |
| COFFRE | 647 dm³ |
| POIDS | 2735 kg |
| L x l x h (en m) | 4,95 x 2,05 x 1,82 |
| VITESSE MAXI | 225 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s5 |
| CONSOMMATION MIXTE | 2,9 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## C10 69,9 kWh 218 ch Design

*Le C10 existe également en version hybride à prolongateur d'autonomie.*

### Copie insuffisante

On ne compte plus les marques chinoises introduites en Europe mais Leapmotor bénéficie du soutien de Stellantis qui a participé à la mise au point du châssis de son SUV familial C10. Cela se ressent au volant grâce à son comportement rassurant et son confort, même si la direction manque de ressenti. Plutôt performant, il souffre néanmoins d'une batterie de 69,9 kWh insuffisante sur le plan de l'autonomie qui plafonne à 330 km selon nos mesures, mais aussi de la vitesse de recharge qui plafonne à 84 kW. Reste un modèle très habitable à l'arrière, bien équipé et surtout très compétitif en matière de tarif.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Prix**

**− DÉFAUTS**
**Ressenti de direction**
**Batterie insuffisante**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 900 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 320 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 69,9 kWh |
| COFFRE | 450+32 dm³ |
| POIDS | 2027 kg |
| L x l x h (en m) | 4,74 x 1,90 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 172 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 40 min (rapide) 12h (7 kW) |
| AUTONOMIE | 330 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# LEAPMOTOR

## B10 New E-Hybrid 218 ch

*Le B10 bénéficie d'une mise au point sérieuse de ses trains roulants.*

*La présentation intérieure est identique à celle des versions électriques.*

### Un bilan inégal

Le petit SUV B10 hérite de la motorisation du grand C10. Il s'agit donc du même principe d'une machine électrique associée à un générateur thermique. Il semble que Leapmotor ait revu les lois de fonctionnement pour éviter que le modèle manque de puissance sur voie rapide, mais les 218 ch sont toujours délivrés par intermittence. Dommage car pour le reste ce modèle se montre remarquablement insonorisé et il bénéficie d'une mise au moins soignée des trains roulants grâce au concours de Stellantis, tandis que l'habitabilité apparaît très satisfaisante. Malheureusement l'ergonomie reste toujours aussi problématique.

**+ QUALITÉS**
**Silence de fonctionnement**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Puissance inconstante**
**Ergonomie**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 900 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 10 g/km + 610 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 218 ch cumulés |
| Couple | 240 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 18 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 330 dm³ |
| POIDS | 1760 kg |
| L x l x h (en m) | 4,52 x 1,88 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s5 |
| CONSOMMATION MIXTE | 2,5 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# LEXUS

## B10 ProMax 67,1 kWh 218 ch Design

*Le B10 est également proposé avec une batterie plus modeste de 56,2 kWh, limitant l'autonomie à 361 km.*

### Le prix ne suffit pas

Le B10 s'attaque au segment des SUV compacts électriques avec un prix massue. Affiché autour de 30 500 € en version 65 kWh, il promet 218 ch, jusqu'à 168 kW en charge rapide et plus de 400 km d'autonomie sur route. À l'usage, il séduit par son habitabilité arrière, son coffre correct et des temps de recharge compétitifs. La consommation relevée autour de 16 kWh/100 km confirme d'ailleurs une efficience honorable. Mais le châssis manque de rigueur, les mouvements de caisse sont marqués et les aides à la conduite se révèlent envahissantes, le tout avec une ergonomie 100 % tactile parfois agaçante.

**+ QUALITÉS**
**Rapport prix/équipement**
**Habitabilité arrière**

**− DÉFAUTS**
**Châssis peu dynamique**
**Ergonomie perfectible**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 32 900 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 240 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R18 |
| BATTERIE | Lithium-ion LFP 67,1 kWh |
| COFFRE | 430 dm³ |
| POIDS | 1845 kg |
| L x l x h (en m) | 4,52 x 1,88 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s0 |
| TEMPS DE CHARGE | 20 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 434 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## LBX 136 ch Emotion

*Cousin du Toyota Yaris Cross, le LBX lévite dans d'autre sphères de prix.*

### Confort tarifé

La politique des plateformes joue aussi à plein au sein du groupe Toyota et le petit LBX reprend celle du Yaris Cross pour proposer un SUV de luxe, bien évidemment hybride. Il reçoit donc la motorisation hybride bien connue et ses qualités, à commencer par une consommation raisonnable. En revanche, il ne faut pas en espérer beaucoup de dynamisme, d'autant que son châssis, porté sur le sous-virage, choisit le confort. A l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau l'équipement riche en dotation Emotion, le design attractif tandis que l'insonorisation se révèle soignée. Un soin qui se paie cher !

**+ QUALITÉS**
**Confort**
**Insonorisation**

**− DÉFAUTS**
**Manque de dynamisme**
**Tarif élevé**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 600 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 103 g/km 0 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1490 cm³ |
| Puissance | 136 ch cumulés |
| Couple | 120 Nm (+185 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 225/55 R 18 |
| RESERVOIR | 36 litres |
| COFFRE | 380 dm³ |
| POIDS | 1301 kg |
| L x l x h (en m) | 4,19 x 1,83 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 161 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,7 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## C10 e-Hybrid 215 ch Design

*Sur le papier, le Leapmotor C10 REEV (e-Hybrid désormais) promet 215 ch. Une puissance qui dépend trop de la charge de la batterie...*

### Autonomie limitée

Cette version du C10 assume enfin sa nature d'hybride rechargeable en troquant son nom Reev pour e-Hybrid. Son moteur essence ne fait office que de générateur et sa batterie de 28,4 kWh autorise jusqu'à 147 km d'autonomie électrique (en ville, 130 km en moyenne). Mais mieux vaut ne pas totalement l'épuiser: on ne peut alors plus compter que sur les 68 ch du 1.5. Un peu juste sur les voies rapides! Dommage, car le C10 e-Hybrid se montre sobre et offre de bonnes qualités routières. Et son habitacle est accueillant malgré de grosses erreurs d'ergonomie. Quant au coffre, il apparaît petit vu le gabarit.

**+ QUALITÉS**
**Prix/équipement**
**Autonomie électrique**

**− DÉFAUTS**
**Perfs batterie vide**
**Petit coffre**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 900 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 10 g/km + 3065 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 215 ch cumulés |
| Couple | 320 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R20 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 420 dm³ |
| POIDS | 1970 kg |
| L x l x h (en m) | 4,74 x 1,90 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 172 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,0 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★½☆☆

## UX 300h F Sport Design

*Avec sa motorisation hybride simple, le Lexus UX 300h tire son épingle du jeu dans sa catégorie.*

### Compact mais cher

Le SUV compact a fait l'objet d'une grosse mise à jour en 2023 dans la foulée de la Toyota Corolla avec laquelle il partage sa nouvelle motorisation qui remplace la 250h. Désormais forte de 199 ch, elle est toujours proposée en deux ou quatre roues motrices. L'ensemble fonctionne à merveille en ville et se montre très plaisant sur route. Dynamique, le nippon offre un confort satisfaisant. A bord, la dotation s'enrichit d'écrans enfin au goût du jour tandis que la qualité perçue reste excellente. En revanche, les places arrière sont peu accessibles et exigües tandis que le tarif apparaît trop élevé.

**+ QUALITÉS**
**Consommation**
**Tenue de route**

**− DÉFAUTS**
**Places AR et coffre**
**Tarif**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 49 500 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 117 g/km + 240 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1987 cm³ |
| Puissance | 199 ch cumulés |
| Couple | 190 Nm (+ 206 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 215/60 R 17 |
| RESERVOIR | 43 litres |
| COFFRE | 438 dm³ |
| POIDS | 1570 kg |
| L x l x h (en m) | 4,50 x 1,84 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 177 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s1 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4,7 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# LEXUS

## NX 350h 4WD Luxe

*Disponible en deux ou quatre roues motrices, le NX se révèle sobre, performant et plaisant à mener.*

### Tiré à quatre épingles

Le crossover NX se décline dans cette variante hybride simple, proposée ici en quatre roues motrices. Une version plus raisonnable que le rechargeable, qui remplit son office avec des performances alléchantes et une sobriété appréciable (notamment en ville). Bien suspendu sans être trop ferme, le NX distille un bel agrément de conduite. Dommage que la boîte CVT fasse toujours trop mouliner le bloc essence. Une habitude fréquente avec ce type de transmission ! Pour le reste, le Lexus justifie son tarif élevé par une présentation soignée, un équipement de série complet et des places arrière spacieuses.

**+ QUALITÉS**
**Places AR**
**Dotation de série**

**– DÉFAUTS**
**Tarif**
**Agrément de la boîte CVT**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 67 000 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 129 g/km + 3513 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 2487 cm³ |
| Puissance | 244 ch cumulés |
| Couple | 239 Nm + (270 + 121 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 497 dm³ |
| POIDS | 1840 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,87 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 196 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,7 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# LYNK & CO

## 01 PHEV 280 ch Core

*Ce modèle restylé est disponible en deux niveaux de finition Core et More. 4 000 € séparent les deux versions.*

### L'autre chinois

Fin 2024, le Lynk & Co 01 a bénéficié de retouches esthétiques. Une nouvelle calandre, de nouvelles jantes ainsi qu'un nouveau système d'info-divertissement plus réactif et un écran de 15,4 pouces. Mais la principale modification concerne le groupe hybride rechargeable qui évolue pour faire passer la puissance cumulée de 261 à 276 ch. De quoi maintenant parcourir un peu plus de 60 km en 100 % électrique. En revanche, la consommation moyenne s'élève à 7,9 l/100 km, c'est beaucoup mais ce modèle accuse plus de 1900 kilos sur la balance.

**+ QUALITÉS**
**Base éprouvée**
**Evolution technique**

**– DÉFAUTS**
**Image à construire**
**Poids**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 495 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 63 g/km + 3580 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 276 ch cumulés |
| Couple | 535 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 3 vitesses |
| PNEUS | 235/45 R 20 |
| RESERVOIR | 42 litres |
| COFFRE | 464 dm³ |
| POIDS | 1903 kg |
| L x l x h (en m) | 4,55 x 1,86 x 1,70 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,9 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★½☆☆

## RZ 500e Executive

*Le 500 e s'affiche résolument comme le plus bourgeois des RZ.*

### Un RZ de compromis

La gamme du RZ réserve quelques mystères, parmi lesquels le faible écart de puissance qui sépare le RZ 500 e du 550 e, qui ne développe que 27 ch de plus, un détail à ce niveau. Pour le moins cher des deux, la différence se situe plus dans sa finition puisqu'il n'est proposé qu'en finition Executive, qui échappe à la direction électrique de série. Il adopte également une présentation plus bourgeoise. Il reçoit la même batterie de 77 kWh, renouvelée par rapport au premier modèle et la double motorisation. De quoi annoncer 500 km d'autonomie, un chiffre juste correct face aux derniers ténors de la catégorie.

**+ QUALITÉS**
**Dotation complète**
**Présentation soignée**

**– DÉFAUTS**
**Vitesse de charge moyenne**
**Rayon d'action**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 78 500 € - 10 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 380 ch |
| Couple | 538 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 77 kWh |
| COFFRE | 522 dm³ |
| POIDS | 2120 kg |
| L x l x h (en m) | 4,81 x 1,90 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s4 |
| TEMPS DE CHARGE | 8h (11 kW) 29 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 500 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## 02 66 kWh 272 ch More

*Le coffre se limite à 375 dm³ mais un "frunk", sous le capot avant, permet de ranger les câbles de charge.*

### Racines européennes

Encore peu connue en France, la start-up chinoise Lynk & Co pourrait bien gagner en notoriété avec ce SUV compact électrique de 4,46 m. Car le 02 ne mise pas uniquement sur son look original : son châssis comme l'électromoteur de 272 ch, placé entre les roues arrière, sont partagés avec les Volvo EX30 et Smart #1, et ils ne déméritent pas ici. De quoi rassurer la clientèle, sachant qu'en plus d'un rapport prix / équipement très agressif, on dispose d'un modèle performant et au comportement agile. Seule faille : son autonomie de 315 km sur autoroute.

**+ QUALITÉS**
**Prix / prestations**
**Dynamisme**

**– DÉFAUTS**
**Un poil ferme**
**Autonomie juste**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 39 995 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - OUI |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 323 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R20 |
| BATTERIE | lithium-ion NMC 66 kWh |
| COFFRE | 375 dm³ |
| POIDS | 1885 kg |
| L x l x h (en m) | 4,46 x 1,85 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 183 km/h |
| 1000 m D. A. | 26,9 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 3,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 23h (3,1 kW) - 30 mn (prise rapide) |
| AUTONOMIE | 355 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## 08 Plug-in Hybrid 345 ch More

*Doté d'un comportement sûr, le Lynk & Co 08 dispose aussi d'une conduite semi-autonome efficace qui favorise des évolutions fluides dans le trafic.*

### Rallonge kilométrique

Ce SUV familial chinois long de 4,82 m revendique un atout de poids puisqu'il annonce pouvoir parcourir 200 km sans brûler une goutte de sans-plomb. Un record parmi les hybrides rechargeables, grâce à son imposante batterie de 39,6 kWh, et il est également capable d'accepter une charge rapide. Son implantation empiète hélas sur le coffre (540 dm³), modeste pour un SUV de 5 m. Mais les passagers arrière sont bien traités. Plutôt discret, le bloc 1.5 (quatre cylindres) manque de réactivité au réveil, mais les performances sont suffisantes et le comportement, sûr.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie électrique**
**Technologie**

**− DÉFAUTS**
**Coffre**
**Ergonomie confuse**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 57 995 € - 7 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 23 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 137 ch à 5500 tr/mn (+ 208 ch élec.) |
| Couple | 230 Nm (+ 350 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 3 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R21 |
| RESERVOIR | 60 litres |
| COFFRE | 540 dm³ |
| POIDS | 2112 kg |
| L x l x h (en m) | 4,82 x 1,92 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s8 |
| CONSOMMATION MIXTE | 0,9 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## CX-60 3.3 e-Skyactiv D Homura 200

*Cette version diesel se montre agréable au quotidien, délivrant de bonnes performances et se montrant frugale.*

### L'inconnu au grand cœur

Lancé en 2022, le CX-60 a créé la surprise en se dotant d'un gros six cylindre en ligne diesel à hybridation légère (48 V). Celui-ci se décline en deux versions, l'une de 254 ch (en 4x4) et celle-ci de 200 ch en propulsion. Dispensant un agrément de conduite de haut vol (reprises express, souplesse de fonctionnement et sonorité réussie pour un diesel), il se contente de 6,2 l/100 km en moyenne. Une sobriété, exceptionnelle pour un six cylindres, qui lui permet de maintenir ses émissions de $CO_2$ à 133 g/km et le montant du malus à 1276 €. Las, Bercy se rattrape avec sa taxe sur le poids (3395 €), cet accueillant SUV tutoyant les 2 tonnes.

**+ QUALITÉS**
**Agrément et performances**
**Consommations**

**− DÉFAUTS**
**Comportement pataud**
**Confort perfectible**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 63 750 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 133 g/km + 4671 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en ligne, 24S |
| Cylindrée | 3283 cm³ |
| Puissance | 200 ch à 3600 tr/mn |
| Couple | 450 Nm à 1400 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 235/60 R18 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 540 dm³ |
| POIDS | 1892 kg |
| L x l x h (en m) | 4,75 x 1,89 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 212 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,2 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 5,5 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,2 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# MAZDA

## CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 Prime-Line

*Le poids élevé influe sur le comportement et la dureté des suspensions pénalise le confort.*

### La vitesse supérieure

Après l'arrivée du MX-30, son premier modèle 100 % électrique, Mazda s'engouffre sur le marché des hybrides rechargeables avec un SUV haut de gamme, le CX-60. Ce dernier se caractérise par son long capot et ses 4,75 m de long. D'emblée on est séduit par la très belle planche de bord, dont la qualité de fabrication n'a rien à envier à certains premium allemands. En prime, on dispose d'une habitabilité plutôt sympa. Sous le capot, un 2.5 essence est associé à un moteur électrique. Puissance combinée : 327 ch. Grâce à la batterie, l'autonomie électrique atteint selon nos estimations, près de 50 kilomètres.

**+ QUALITÉS**
**Qualité de fabrication**
**Mécanique hybride réussie**
**Habitabilité convenable**

**− DÉFAUTS**
**Confort perfectible**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 60 400 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 85 g/km + 5800 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 2488 cm³ |
| Puissance | 327 ch à 6000 tr/mn |
| Couple | 500 Nm à 4000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 540 dm³ |
| POIDS | 2111 kg |
| L x l x h (en m) | 4,75 x 1,89 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h* |
| 1000 m D. A. | 27,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,0 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,3 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 AWD Exclusive-Line

*Ce moteur offre un bel agrément mais ceux qui roulent beaucoup devront peut-être se tourner vers la déclinaison diesel.*

### Le japonais voit grand

Le Mazda CX-80, déclinaison rallongée du CX-60, mise sur le haut de gamme avec sept places et une motorisation hybride rechargeable de 327 ch. Son design élégant et son intérieur raffiné séduisent, mais l'agrément de conduite laisse à désirer : direction ferme, confort perfectible et insonorisation moyenne. En mode électrique, l'autonomie annoncée est de 60 km, mais une fois la batterie vide, la consommation dépasse facilement les 10 l/100 km. À bord, l'espace est modulable (banquette coulissante) et les places du second et troisième rang logeables mais le coffre reste limité en configuration 7 places.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité appréciable**
**Modularité**

**− DÉFAUTS**
**Confort ferme**
**Conso batterie vide**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 65 300 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 91 g/km + 9230 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 2488 cm³ |
| Puissance | 327 ch cumulés |
| Couple | 500 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| RESERVOIR | 70 litres |
| COFFRE | 687/258 dm³ |
| POIDS | 2240 kg |
| L x l x h (en m) | 5 x 1,89 x 1,72 |
| VITESSE MAXI | 195 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s8 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# MERCEDES

## GLA 180 Progressive Line

*L'arrivée récente du nouveau GLB annonce le renouvellement prochain du GLA.*

### Sacrifices en série

Même lorsque l'on porte une étoile sur sa calandre, on peut se préoccuper d'être accessible au plus grand nombre. Avec un tarif supérieur à 45000 €, ce GLA "premier prix" n'est toutefois en rien bradé. D'autant qu'il faudra ajouter de nombreuses options à cette finition Progressive Line pour obtenir une dotation décente. Désormais en fin de carrière, ce SUV affiche toutefois une présentation qui reste moderne et une qualité de fabrication au meilleur niveau de sa catégorie. Malheureusement, avec ses 136 ch, et malgré son excellente boîte, cette motorisation est parfois à la peine.

**+ QUALITÉS**
**Qualité de finition**
**Présentation moderne**

**− DÉFAUTS**
**Moteur à la peine**
**Equipement de série**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 750 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 147 g/km + 4262 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1332 cm³ |
| Puissance | 136 + 14 ch à nc tr/mn |
| Couple | 230 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 215/65 R 17 |
| RESERVOIR | 43 litres |
| COFFRE | 393/503 dm³** |
| POIDS | 1570 kg |
| L x l x h (en m) | 4,42 x 1,83 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 10s0 |
| CONSOMMATION MIXTE | 6,5 l/100 km |

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## GLA 250 e AMG Line

*Le 250 e séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.*

### Hybridation coûteuse

Le GLA de 2ème génération propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Equipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8 l/ 100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

**+ QUALITÉS**
**Motorisation**
**Qualité de finition**

**− DÉFAUTS**
**Coffre réduit**
**Pas de banquette coulissante**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 59 150 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 67 g/km + 1310 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1332 cm³ |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 450 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 19 |
| RESERVOIR | 35 litres |
| COFFRE | 370 dm³ |
| POIDS | 1830 kg |
| L x l x h (en m) | 4,41 x 1,84 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 220 km/h* |
| 1000 m D. A. | 28,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,7 l/100 km |

*Donnée constructeur

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## GLB 350 EQ 4MATIC AMG Line

*La calandre des GLB électriques est illuminée, pas celle des versions thermiques.*

*La planche de bord est futuriste mais cela ne fait pas oublier que sa qualité n'est pas au top.*

### Ecolo-techno

En ajoutant un second moteur à son SUV compact électrique, Mercedes en fait un 4 roues motrices. Si les capacités hors du bitume de ce GLB sont, sans surprise, très limitées, ce choix permet, en revanche, de faire passer la puissance et le couple conséquents de cette version aux roues sans difficultés. A bord, l'espace ne manque pas, ce 2ème opus ayant notablement grandi par rapport à son prédécesseur (+ 10 cm). Et puisque les familles sont les cibles n°1 du GLB, les ingénieurs ont également soigné le confort de suspension. Développé sur la même plateforme que la récente CLA, ce SUV en reprend la planche de bord aux multiples écrans.

**+ QUALITÉS**
**Tenue de route**
**Confort**
**Espace habitable**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie en baisse**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 65900 € - 16 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 354 ch |
| Couple | 515 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/60 R 18 - 235/55 R 18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 85 kWh |
| COFFRE | 540+127 dm³ |
| POIDS | 2275 kg |
| L x l x h (en m) | 4,73 x 1,86 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s5 |
| TEMPS DE CHARGE | 9h (11kW) 22 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 522 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# GLC 300 e 4MATIC AMG Line +

*La trappe sur l'aile arrière gauche trahit la présence d'une mécanique hybride rechargeable sous le capot.*

## Niche fiscale

Capable de parcourir 85 km sans bruler la moindre goutte de sans-plomb, ce GLC hybride rechargeable fait référence. En revanche, malgré la puissance élevée, ne vous attendez pas à des performances de sportif. A cause de sa batterie XXL, il dépasse, en effet, les 2,3 tonnes à vide. Et lorsque sa batterie l'est elle aussi, vide, son appétit atteint les 10 l/ 100 km. Bien que son tarif tutoie des sommets, il n'est, au final, pas si coûteux car il est moins touché par le malus que ses frères diesels, même s'il est pénalisé par un malus au poids. Et son confort est supérieur grâce à sa mécanique quasi inaudible.

**+ QUALITÉS**

**Autonomie électrique**
**Silence de fonctionnement**

**– DÉFAUTS**

**Poids déraisonnable**
**Conso. batterie vide**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 77 450 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 50 g/km + 14030 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1 999 cm³ |
| Puissance | 313 ch cumulés |
| Couple | 550 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R 20 - 285/40 R 20 |
| RESERVOIR | 49 litres |
| COFFRE | 385 dm³ |
| POIDS | 2400 kg |
| L x l x h (en m) | 4,72 x 1,89 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 217 km/h* |
| 1000 m D. A. | 27,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 9,8 l/100 km |

*Donnée constructeur

LES ÉTOILES ★★★★½

# GLC 220 d 4Matic AMG Line

*Le GLC II fait quelques efforts stylistiques mais ne marque pas de réelle rupture avec son prédécesseur.*

## Le même en mieux

Ne vous fiez pas aux apparences. Malgré les ressemblances : cette nouvelle génération repose sur une plateforme inédite pour le GLC. Plus long de 6 cm, le SUV fait gonfler ses cotes. Mais cela profite davantage au coffre (590 dm³) qu'aux places arrière, plus étriquées. A l'avant, l'ambiance est plus moderne et technologique, avec le grand écran tactile. Un vrai spectacle ! Les niveaux d'insonorisation et de confort montent également d'un cran. Au contraire des consommations, qui baissent. Avec un système micro-hybride 48 V, le moteur diesel tombe à 6,6 l / 100 km en moyenne.

**+ QUALITÉS**

**Consommation en baisse**
**Confort et insonorisation**

**– DÉFAUTS**

**Prix en hausse**
**Chères options**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 72 300 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 136 g/km + 9959 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1 993 cm³ |
| Puissance | 197 ch à 3600 tr/mn |
| Couple | 440 Nm à 1 800 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| RESERVOIR | 62 litres |
| COFFRE | 590 dm³ |
| POIDS | 2010 kg |
| L x l x h (en m) | 4,72 x 1,89 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 219 km/h* |
| 1000 m D. A. | 30,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,6 l/100 km |

*Donnée constructeur

LES ÉTOILES ★★★★☆

# GLC 400 EQ 4MATIC AMG Line

*Visuellement, le GLC électrique se distingue très nettement de son homologue buveur de pétrole.*

*L'Hyperscreen (option à 1500 €) donne l'illusion que les 3 écrans de la planche de bord ne font qu'un.*

## Apprendre de ses erreurs

Malgré l'échec de l'EQC, l'Etoile ne renonce pas à proposer un concurrent aux Audi Q6 e-tron et BMW iX3. Place, donc, à ce GLC qui ne partage presque rien avec ses équivalents thermiques et hybrides. Derrière la peu discrète calandre, 489 ch attendent d'être sollicités par la pédale de droite. Mais, plus que cette cavalerie, ce sont les réglages du châssis, les 4 roues directrices (comprises dans le pack Technique à 2900 €) et l'innovante boite à 2 rapports qui font de ce SUV un modèle de dynamisme dans sa catégorie. Confort et insonorisation sont aussi au dessus du lot, tout comme le tarif.

**+ QUALITÉS**

**Agilité**
**Confort**
**Insonorisation**

**– DÉFAUTS**

**Addition très salée**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 76 550 € - 24 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 489 ch |
| Couple | 800 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 2 vitesses |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 265/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 94 kWh |
| COFFRE | 570 dm³ |
| POIDS | 2535 kg |
| L x l x h (en m) | 4,85 x 1,92 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s3 |
| TEMPS DE CHARGE | 22 min (rapide) 10h30(11 kW) |
| AUTONOMIE | 673 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES ★★★★½

# MERCEDES

## GLC Coupé 300 d e 4MATIC AMG Line +

*En France, le GLC Coupé n'est disponible qu'avec une tenue de sport siglée AMG.*

### Extrême polyvalence

Avec cette motorisation, Mercedes espère additionner les avantages de l'hybride rechargeable avec ceux du diesel. Capable, au quotidien, de parcourir une centaine de kilomètres en mode électrique, elle affiche également une soif modérée lorsqu'il fonctionne en mode hybride. Et comme ses suspensions effacent efficacement les déformations du bitume, et que l'espace alloué aux passagers et aux bagages est très correct, il a tout de l'achat raisonnable. Sauf que ses qualités se paient très cher. Avant de se plonger dans la liste des options, on dépasse déjà, en prenant en compte le malus au poids, la barre des 100000 €.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie électrique**
**Sobriété en mode hybride**
**Confort**

**– DÉFAUTS**
**Il faut casser sa tirelire**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 86 950 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 44 g/km + 15080 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1993 cm³ |
| Puissance | 333 ch |
| Couple | 750 Nm |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS | 255/45 R 20 - 285/40 R 20 |
| RESERVOIR | 62 litres |
| COFFRE | 395 dm³ |
| POIDS | 2435 kg |
| L x l x h (en m) | 4,77 x 1,89 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 219 km/h* |
| 1000 m D. A. | 27,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,1 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,0 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

## EQS SUV 450 4MATIC AMG Line

*L'EQS SUV, c'est du lourd ! Et il ne brille pas vraiment par la finesse de sa carrosserie.*

### Doigté d'éléphant

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,14 m de long, quasiment 2,9 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité / confort**
**Equipement**

**– DÉFAUTS**
**Sensations au freinage**
**Prix très élevé**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 150 550 € - 10 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 360 ch |
| Couple | 800 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 275/45 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 118 kWh |
| COFFRE | 645 dm³ |
| POIDS | 2890 kg |
| L x l x h (en m) | 5,14 x 1,97 x 1,72 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s1 |
| TEMPS DE CHARGE | 31 mn (rapide) 12h (11kW) |
| AUTONOMIE | 590 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## EQE SUV 350 4MATIC AMG Line

*Pour s'offrir un EQE SUV semblable à celui-ci, il faudra ajouter plusieurs milliers d'euros d'options à la facture de base.*

### Le 4Matic pénalisant

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline également en SUV. Cet imposant modèle électrique propose pas moins de 5 motorisations, dont celle essayée ici et épaulée de 4 roues motrices. En effet, sa petite soeur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficient et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume. Quant à la présentation intérieure, elle marie agréablement luxe et haute technologie.

**+ QUALITÉS**
**Consommation**
**Confort pullman**

**– DÉFAUTS**
**Autonomie moyenne**
**Poids**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 104 600 € - 10 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 292 ch |
| Couple | 765 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 265/40 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 90 kWh |
| COFFRE | 560 dm³ |
| POIDS | 2648 kg |
| L x l x h (en m) | 4,87 x 1,94 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 9h15 (11 kW) 72h (secteur) |
| AUTONOMIE | 405 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# MG

## ZS Hybrid+ 197 Luxury

*Tarifs serrés, habitacle accueillant, moteur sobre et performant... Le ZS n'a rien d'une copie bâclée.*

### L'attaque fait mouche

MG a présenté en 2025 la nouvelle génération de son petit SUV, le ZS. On retrouve sous son capot le même ensemble 1.5 l hybride que sous celui de la récente MG 3. Une bonne nouvelle : avec près de 200 ch cumulés, il ne manque pas de souffle. Surtout, grâce à un moteur électrique de 136 ch assurant l'essentiel des déplacements sous 80 km/h, il est particulièrement sobre. Un peu moins qu'un Toyota C-HR équivalent, certes, mais question tarifs, il n'y a pas photo ! Sur cette finition Luxury, qui dispose de tout le confort moderne, il s'affiche sous les 28000 €... Et il a en plus le bon goût d'être logeable.

**+ QUALITÉS**
**Sobre et performant**
**Tarif très serré**
**Habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**Ergonomie**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 28 490 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 115 g/km + 210 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 102 ch (+ 136 ch élec.) |
| Couple | 128 Nm + 250 Nm élec. |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 3 vitesses |
| PNEUS | 215/50 R 18 |
| RESERVOIR | 41 litres |
| COFFRE | 432 dm³ |
| POIDS | 1430 kg |
| L x l x h (en m) | 4,43 x 1,82 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 168 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,5 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# MGS5 EV 64 kWh 231 ch Luxury

*Pour 2500 € de plus que la version de base, le MGS5 EV augmente son autonomie de 125 km, gagne 61 ch et une dotation enrichie.*

## Pour le prix et le reste

Ce SUV électrique, plus abouti que le ZS EV qu'il remplace, repose sur la plateforme électrique MDP. Avec 231 ch et 64 kWh, il promet 465 km d'autonomie, mais en offre plutôt 400 km. Le modèle séduit par sa recharge rapide (10 à 80 % en 28 min), son confort correct, sa direction précise et un comportement routier dynamique. L'habitacle est valorisant, malgré une place centrale arrière un peu juste. Interface et équipements progressent nettement. Silencieux, plaisant à conduire et avec un bon prix, il offre un très bon rapport prestations / tarif... et MG y ajoute une remise de 3 500 €.

**+ QUALITÉS**
**Plaisir de conduite**
**Technologie avancée**

**− DÉFAUTS**
**Place centrale arrière**
**Autonomie encore moyenne**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 490 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 350 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 231 ch |
| Couple | 350 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 225/55 R18 |
| BATTERIE | Li-ion 64 kWh |
| COFFRE | 460 dm³ |
| POIDS | 1727 kg |
| L x l x h (en m) | 4,48 x 1,85 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,1 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 30 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 405 km |

LES ÉTOILES ★★★★½

# EHS PHEV 272 Luxury

*Logeable, endurant et pas cher, le nouvel EHS ne fait pas de fausse note. Sauf son châssis peu communicatif.*

## Tête de pont hybride

Après avoir présenté la citadine MG 3 et renouvelé le SUV ZS, MG s'est attelé à dévoiler une nouvelle génération de son SUV compact, l'EHS. Hybride rechargeable, fort de 272 ch et surtout d'une autonomie électrique mesurée de plus de 80 km, l'EHS frappe fort... Les tarifs, sont, comme d'habitude chez MG, très compétitifs. L'équipement est riche et la finition est d'un bon niveau, alors que les places arrière offrent un très bel espace habitable. Où est le hic ? Il n'y en a pas vraiment, l'EHS n'ayant que deux défauts : son comportement, trop placide, et l'ergonomie de ses commandes.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie électrique**
**Prix contenu**
**Logeable**

**− DÉFAUTS**
**Ergonomie**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 39 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 46 g/km + 1770 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1490 cm³ |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 350 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 2 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 19 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 430 dm³ |
| POIDS | 1876 kg |
| L x l x h (en m) | 4,67 x 1,89 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h* |
| 1000 m D. A. | 28,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,2 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# MGS6 EV 77 kWh 244 ch Luxury

*Ce SUV statutaire est un nouvel entrant dans la gamme MG qui veut attaquer le haut du marché.*

## L'attaque par le haut

MG a lancé un SUV 100 % électrique qui se veut haut de gamme : le S6 EV. Avouons-le, dedans comme dehors, ce grand SUV de 4,71 m de long fait illusion. Style simple mais efficace, intérieur bien fini et très techno, espace énorme... Surtout, MG oblige, le tarif est accrocheur : 44 990 €, ce qui reste une somme tout de même, mais à laquelle on peut pour l'heure soustraire une remise de 3 500 € et une prime CEE de quelques centaines d'euros. Intéressant, mais pas totalement détaché de ceux pratiqués par la concurrence plus généraliste. Et l'autonomie annoncée n'est plus exceptionnelle.

**+ QUALITÉS**
**Intérieur valorisant**
**Habitabilité**
**Tarif intéressant**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie correcte**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 44990 € - NC |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 350 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 244 ch |
| Couple | 350 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/50 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 77 kWh |
| COFFRE | 493+124 dm³ |
| POIDS | 1908 kg |
| L x l x h (en m) | 4,71 x 1,92 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s3 |
| TEMPS DE CHARGE | 38 mn (rapide) 8h (11kW) |
| AUTONOMIE | 530 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES ★★★☆☆

# EHS 1.5 Hybrid+ 224 Luxury

*Seul signe distinctif de cette version hybride classique : des bas de caisse moins proéminents que sur l'hybride rechargeable.*

## La pêche aux petits prix

Cet EHS frappe fort : moteur hybride de 224 ch, habitabilité XXL, garantie 7 ans… Au volant, il se déguste tout en douceur en ville, grâce à un bloc électrique puissant (198 ch), qui fonctionne le plus souvent seul pour entraîner les roues avant. Il faut attendre les voies rapides pour réveiller le moteur thermique, parfois alors livré aux hésitations de la boîte auto. à 2 rapports seulement. Pas grave, l'ensemble étant généralement discret et sobre. Il est aussi bien mieux fini qu'un Bigster, avec son intérieur moderne et fonctionnel, une fois que l'on a compris le mode d'emploi de l'écran, pas intuitif. Mais à ce tarif !

**+ QUALITÉS**
**Prix / prestations**
**Moteur doux en ville**

**− DÉFAUTS**
**Boîte auto. hésitante**
**Utilisation de l'écran**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 34 490 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 126 g/km + 1360 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1490 cm³ |
| Puissance | 224 ch |
| Couple | 340 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 2 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R19 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 472 dm³ |
| POIDS | 1670 kg |
| L x l x h (en m) | 4,67 x 1,89 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 164 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,2 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 4,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,2 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★½

# MG

## S9 1.5 PHEV 299 ch Premium

*La présentation intérieure est sobre et affiche un certain soin dans la qualité des matériaux choisis.*

*Ce grand SUV 7 places offre de belles prestations : habitabilité, équipement, autonomie électrique…*

### Nouvel ordre familial

Avec ce grand SUV (près de 5 m de long), MG exploite un segment délaissé depuis la disparition des monospaces familiaux. Avec sa motorisation hybride rechargeable, il est l'un des rares à encore accepter sans broncher jusqu'à sept passagers, y compris des adultes en rang 3. En revanche, la modularité n'est pas au niveau de celle des monospaces. Sur la route, le passage du mode électrique à la conduite hybride se fait en douceur. Pour ne jamais décharger totalement la batterie, le système se recharge régulièrement avec le moteur thermique. La suspension est ferme pour contrecarrer un poids important, mais n'aide pas à un quelconque dynamisme.

**+ QUALITÉS**
**Prix**
**Autonomie électrique**

**– DÉFAUTS**
**Réglages de la climatisation**
**Réglages des aides à la conduite**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 54 g/km + 7900 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 231 ch cumulés |
| Couple | 390 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/50 R20 |
| RESERVOIR | 65 litres |
| COFFRE | 765 / 595 dm³ |
| POIDS | 2 195 kg |
| L x l x h (en m) | 4,99 x 1,97 x 1,78 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 1 000 m D. A. | 31,8 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 6,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 9,1 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# MINI

## Aceman SE 218 ch Favoured

*L'Aceman est un SUV agile et plaisant sur petites routes mais son amortissement est trop ferme, surtout en ville.*

### Pas si Mini

Le Countryman ne cessant de grandir, il existait désormais une place pour un plus petit SUV au sein de la gamme Mini. Voici donc l'Aceman, un concurrent des Peugeot E-2008 et Renault 4 E-Tech. Car, oui, ce nouveau venu est uniquement disponible en 100 % électrique. Esthétiquement, on retrouve les gênes de Mini tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche, il offre, c'est inédit pour la marque, une habitabilité généreuse au vu de son gabarit. Sa batterie de 49,2 kWh lui procure une autonomie intéressante mais, limitée à 95 kW, sa puissance de charge impose des arrêts prolongés à la borne.

**+ QUALITÉS**
**Espace à bord**
**Autonomie correcte**

**– DÉFAUTS**
**Puissance de charge limitée**
**Facture indigeste**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 42 230 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 345 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 330 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 225/40 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 54 kWh |
| COFFRE | 245 dm³ |
| POIDS | 1 783 kg |
| L x l x h (en m) | 4,08 x 1,76 x 1,52 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 1 000 m D. A. | 28,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 35 mn (rapide) 6h (11kW) |
| AUTONOMIE | 320 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Countryman Cooper SE All4 313 ch Favoured

*Malgré son gabarit, le Countryman a su conserver l'esprit karting de la Mini.*

### Plus de modestie

Initialement commercialisée à un tarif prohibitif, cette variante, la plus puissante des électriques, du Countryman a récemment revu ses prétentions à la baisse. A moins de 47 000 € avec cette finition haut de gamme, elle peut mettre en avant ses arguments. Avec une telle cavalerie, les performances sont de haut vol, tandis que les 4 roues motrices (cette Mini possède un moteur sur chaque essieu) assurent une tenue de route parfaite. Volant en mains, l'ennui n'est pas de mise. Mais, au chapitre des doléances, on aurait apprécié que le confort soit plus soigné.

**+ QUALITÉS**
**Prix en forte baisse**
**Comportement/performances**

**– DÉFAUTS**
**Amortissement à parfaire**
**Autonomie moyenne**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 650 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3380 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 313 ch |
| Couple | 494 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/40 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 65 kWh |
| COFFRE | 470 dm³ |
| POIDS | 2 113 kg |
| L x l x h (en m) | 4,45 x 1,85 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1 000 m D. A. | 26,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 29 mn (rapide) 7h (11kW) |
| AUTONOMIE | 335 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Countryman D 163 ch Favoured

*L'honneur est sauf : aucun logo n'indique que cette Mini roule au gazole.*

### Mini au long cours

Alors que l'on pensait que Mini faisait partie des constructeurs qui avaient tiré un trait sur le Diesel, ce type de motorisation fait son retour sous le capot du Countryman. Une adaptation facile, sur le plan technique, puisque ce SUV n'est qu'un BMW X1 rhabillé. Sous le capot de la plus familiale des Mini, ce 2.0 de 163 ch, couplé uniquement à la boîte de vitesses robotisée à double embrayage, prend tout son sens. Pour peu que l'on soit un adepte des longs trajets. A allure tranquille, on peut ainsi parcourir 1000 km en 2 pleins. Cette mécanique, loin d'être fainéante, ne délivre toutefois pas les sensations de conduite que l'on attend généralement des modèles de la marque.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie**
**Vocation familiale assumée**

**– DÉFAUTS**
**Sensations de conduite en berne**
**Pour quelle clientèle ?**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 43 300 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 122 g/km + 2320 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1995 cm³ |
| Puissance | 163 ch à nc tr/mn |
| Couple | 400 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 17 |
| RESERVOIR | 54 litres |
| COFFRE | 460/565 dm³** |
| POIDS | 1695 kg |
| L x l x h (en m) | 4,45 x 1,85 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 208 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s5 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4,6 l/100 km |

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Eclipse Cross 87 kWh Invite+ Pack Instyle

*Retravaillé esthétiquement, l'Eclipse Cross cache (plutôt bien) un Scenic E-Tech assemblé en France.*

### Le Scenic masqué

Sous ses trois diamants, le nouvel Eclipse Cross cache un Renault Scenic. Recarrossé en partie mais identique à bord, il reprend la plate-forme AmpR Medium et la batterie de 87 kWh utiles. Avec 220 ch et 300 Nm, il offre des performances honnêtes (0 à 100 km/h en 7s9) et un comportement rigoureux, servi par un excellent compromis confort/tenue de route, notamment grâce à un châssis bien calibré. L'autonomie annoncée à 645 km se traduit par environ 450 km réels dans un usage varié, ce qui reste cohérent pour la catégorie. Reste un positionnement tarifaire à affiner face à son jumeau.

**+ QUALITÉS**
**Confort et agrément**
**Autonomie élevée**

**– DÉFAUTS**
**Identité limitée**
**Tarifs perfectibles**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 53 740 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 4800 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 220 ch |
| Couple | 300 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R20 |
| BATTERIE | Lithium-ion NMC 87 kWh |
| COFFRE | 535 dm³ |
| POIDS | 1826 kg |
| L x l x h (en m) | 4,49 x 1,91 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 37 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 645 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# MITSUBISHI

## Grandis Hybride 160 Instyle Spirit Edition

*Le Grandis se démarque encore plus du Symbioz dans cette livrée dynamique Spirit Edtion (2000 €) reconnaissable à ses stickers sport.*

### Le sens de la réplique

Hormis le logo (sur le volant également) la calandre et le centre du bouclier qui lui donne un air bien plus agressif, le Grandis est strictement identique au Renault Symbioz (ils sont fabriqués dans la même usine). Il hérite logiquement des qualités familiales du français, confortable et spacieux (sauf en largeur), y compris pour les bagages. Même constat sous le capot, où le récent ensemble 1.8 hybride cumulant 160 ch se montre sobre et agréable, à l'exception de quelques à-coups de transmission. Seule différence : ses tarifs supérieurs, en partie justifiés par la garantie (8 ans) et l'équipement plus riche.

**+ QUALITÉS**
**Sobriété**
**Confort**

**– DÉFAUTS**
**Tarifs/au Symbioz**
**Gestion boîte auto.**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 40 990 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 107 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1789 cm³ |
| Puissance | 109 (+ 49 + 20 ch élec. : 160 ch cumulés) |
| Couple | 170 Nm à 3500 tr/mn (+ 205 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/40 R19 |
| RESERVOIR | 48 litres |
| COFFRE | 480 à 610 dm³ |
| POIDS | 1447 kg |
| L x l x h (en m) | 4,41 x 1,81 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,7 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 6,7 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Outlander 2.4 PHEV 306 Instyle+

*L'insonorisation soignée et la douceur mécanique, comme celle des suspensions, procurent un confort de haut niveau sur tout type de route.*

### Retour aux affaires

Après cinq ans d'absence, le vaisseau amiral de Mitsubishi a repris du service en 2025. Entièrement renouvelée, cette quatrième génération (en vente sur d'autres marchés depuis 2021) se remarque à son style quelque peu ostentatoire. Richement doté, l'habitacle accueille confortablement cinq personnes, qui apprécieront la douceur des suspensions. Côté mécanique, le 2.4 essence est épaulé ici par deux blocs électriques, qui peuvent fonctionner seuls pendant 82 km (à confirmer). Rassurant mais pas dynamique, ce japonais, certes garanti 8 ans, affiche un tarif moins attractif qu'avant.

**+ QUALITÉS**
**Confort**
**Dotation et garantie**

**– DÉFAUTS**
**Tarif élevé**
**Châssis peu agile**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 66 590 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 60 g/km + 7900 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 2360 cm³ |
| Puissance | 136 ch (+ 116 ch AV + 136 ch AR élec.) |
| Couple | 203 Nm à 4000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R20 |
| RESERVOIR | 53 litres |
| COFFRE | 467 dm³ |
| POIDS | 2195 kg |
| L x l x h (en m) | 4,72 x 1,87 x 1,76 |
| VITESSE MAXI | 170 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s9 |
| CONSOMMATION MIXTE | 0,8 l/100 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# NISSAN

## Juke 1.6 Hybride 143 ch N-Design

*La motorisation hybride de 143 ch et la boîte multimode à crabots à 6 rapports sont empruntée au Renault Captur E-Tech.*

### Une affaire de famille

Le Juke se dote du 1.6 essence Hybride 143 ch repris (et abandonné depuis) des Renault Clio et Captur. Cette mécanique se montre douce et discrète. De plus en ville, il peut évoluer dans un silence absolu... en mode tout électrique jusqu'à 50 km/h environ. Au-delà le moteur thermique se réveille mais il sait se montrer raisonnable et ne réclame en moyenne que 6.4 l/100 km. S'il se distingue par son comportement routier plaisant, son style et ses aides à la conduite de dernière génération, les passagers trouveront le confort un peu ferme et le conducteur la boîte automatique manquant de réactivité.

**+ QUALITÉS**
**Mécanique économe et**
**Comportement routier**

**– DÉFAUTS**
**Confort ferme**
**Boîte lente**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 37 600 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 107 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1598 cm³ |
| Puissance | 143 ch |
| Couple | 148 Nm (+205 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 4 + 2 (élec.) vitesses à crabots |
| PNEUS | 225/45 R 19 |
| RESERVOIR | 46 litres |
| COFFRE | 362 dm³ |
| POIDS | 1366 kg |
| L x l x h (en m) | 4,21 x 1,80 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 162 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,5 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,9 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Ariya 63 kWh 218 Advance

*Fort de 218 ch, l'Ariya 63 kWh ne manque pas de ressources. Sur parcours mixte, comptez sur 370 km d'autonomie.*

### Zen soyons zen

Dans l'attente d'un restylage prochain, le Nissan Ariya propose toujours en entrée de gamme une batterie de 63 kWh qui développe 218 ch. Il n'est disponible qu'en deux roues motrices. Selon le constructeur l'autonomie en ville pourrait dépasser de quelques kilomètres les 400 km. S'il reprend la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, le comportement rassurant déjà connu sur la Française est davantage typé confort. De quoi laisser les occupants profiter du mobilier épuré et d'une parfaite sensation d'espace. Le tableau se gâte un peu avec une finition perfectible et quelques détails d'ergonomie à peaufiner.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie**
**Ambiance intérieure**

**– DÉFAUTS**
**Détails de finition**
**Ergonomie**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 800 € - 3 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 3535 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 300 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 63 kWh |
| COFFRE | 547 dm³ |
| POIDS | 1923 kg |
| L x l x h (en m) | 4,60 x 1,85 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 167 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,7 s |
| TEMPS DE CHARGE | 10h (7,4 kW) 30mn (rapide) |
| AUTONOMIE | 370 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Leaf 75 kWh Autonomie Étendue 218 ch Evolve

*Malgré ses lignes de crossover, la Leaf affiche un Cx avantageux de 0,25. Mais les 582 km d'autonomie sont optimistes.*

### Nouvelle philosophie

Totalement renouvelée, la Nissan Leaf change de style et de plate-forme pour revenir dans la course face aux compactes électriques. En version 75 kWh de 218 ch, elle revendique jusqu'à 622 km d'autonomie, mais nous avons relevé environ 450 km en moyenne. Confortable, douce et bien insonorisée,## elle privilégie la zénitude à la sportivité, son poids élevé limitant l'agilité. L'équipement se montre très complet dès l'entrée de gamme et l'interface Google s'avère efficace. Mais la finition reste moyenne, l'habitabilité arrière dans la norme et le tarif élevé tempèrent l'enthousiasme.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie prometteuse**
**Équipement riche**

**– DÉFAUTS**
**Tarif élevé**
**Habitabilité arrière**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 47 000 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3535 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 355 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 75 kWh |
| COFFRE | 437 dm³ |
| POIDS | 1937 kg |
| L x l x h (en m) | 4,35 x 1,81 x 1,55 |
| VITESSE MAXI | 160 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s6 |
| TEMPS DE CHARGE | Moins de 30 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 582 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## Ariya e-4orce 4x4 87 kWh Nismo

*Doté d'une petite panoplie sportive, le Nismo assure, se montrant performant. Mais les sensations restent aseptisées.*

### Allumeur !

Un kit carrosserie évocateur, deux moteurs électriques cumulant 435 ch, un châssis affûté et un label Nismo : voilà le sage Ariya prêt à jouer les sportifs ! Toujours aussi agréable à vivre au quotidien, le SUV familial nippon avale les virages de manière imperturbable dans cette version, sans trop dégrader le confort général. Avec un couple de 600 Nm, il y ajoute des relances franchement éclair. Cela ne suffit, hélas, pas à électriser réellement son conducteur, à cause du manque de sensations. Par ailleurs, son autonomie régresse légèrement, sa batterie de 87 kWh étant inchangée. Reste à savoir si le restylage prochain changera la donne.

**+ QUALITÉS**
**Vie à bord**
**Comportement sûr**

**– DÉFAUTS**
**Moins d'autonomie**
**Tempérament**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 59 300 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 397 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 435 ch |
| Couple | 600 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R20 |
| BATTERIE | Li-ion 87 kWh |
| COFFRE | 415 dm³ |
| POIDS | NC |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,85 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s |
| TEMPS DE CHARGE | 48h (2,3 kW) - 40 mn (100 kW) |
| AUTONOMIE | 417 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# OMODA

## 7 SHS-P Plug-in Hybrid 269 ch Premium

*Écran coulissant, matériaux soignés et ambiance lumineuse : le crossover joue la carte techno et premium à bord.*

*Avec son profil dynamique et ses 4,66 m, l'Omoda 7 vise clairement les SUV familiaux compacts européens.*

### Le pari premium

Le groupe chinois Chery attaque le segment des SUV compacts PHEV avec l'Omoda 7, une proposition très équipée et à ambition quasi premium. Long de 4,66 m, ce crossover au style travaillé combine un 1.5 turbo et un moteur électrique pour 279 ch, 90 km d'autonomie électrique et jusqu'à 1 200 km cumulés. Sa batterie de 18,4 kWh accepte 40 kW en charge rapide. À bord, l'accent est mis sur la techno (écran 15,6" coulissant, aides avancées) et la présentation soignée. Objectif : rivaliser avec les Peugeot 3008 et Renault Austral en offrant plus d'équipements à prix serré. Le tout avec une garantie 7 ans ou 150 000 km, mais aussi avec une image à construire.

**+ QUALITÉS**
**Équipement très riche**
**Autonomie globale**

**− DÉFAUTS**
**Recharge moyenne**
**Aucun recul sur la marque**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 38 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 53 g/km + 2690 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., S |
| Cylindrée | 1499 cm³ |
| Puissance | 279 ch |
| Couple | 365 Nm |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R18 |
| RESERVOIR | 60 litres |
| COFFRE | 537 dm³ |
| POIDS | 1945 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,88 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s4 |
| CONSOMMATION MIXTE | 2,3 l/100 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# OPEL

## Mokka Hybrid 145 GS

*Le Mokka a très peu évolué esthétiquement depuis son lancement malgré un restylage en 2024.*

### Le SUV GTI qui s'ignore

Le petit SUV tendance d'Opel s'est discrètement refait une beauté en 2024. Et surtout, il s'est offert la mécanique hybride comprenant 136 ch thermique et 29 ch électrique (pour un cumul de 145 ch) qui concilie couple à bas régime, performances et sobriété, même si l'on regrette quelques à-coups de transmission en ville. Le comportement routier se montre par ailleurs dynamique, au prix d'un confort très ferme : presque sportif ! A bord, le Mokka profite d'un design moderne, mais le système multimédia n'est pas des plus pratiques et l'espace est toujours insuffisant aux places arrière,

**+ QUALITÉS**
**Performances, agilité**
**Sobriété**

**− DÉFAUTS**
**Habitabilité à l'arrière**
**Confort trop ferme**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 32 390 € - 7 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 108 g/km 0 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 145 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 230 Nm à 1750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/60 R17 |
| RESERVOIR | 42 litres |
| COFFRE | 350 dm³ |
| POIDS | 1362 kg |
| L x l x h (en m) | 4,15 x 1,79 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 209 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s2 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4,8 l/100 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## Mokka 54 kWh 280 ch GSE

*Non, le look radical du Mokka GSE n'est pas que de la poudre aux yeux. Au contraire, sa définition sportive va de pair avec un comportement efficace.*

### Tempête éphémère

Avec le Mokka GSE, le label sportif d'Opel passe au 100 % électrique. Style démonstratif, roues de 20 pouces et châssis retravaillé installent une ambiance radicale. Fort de 280 ch, ce SUV revendique un 0 à 100 km/h en 5s9 et se montre précis, rigoureux et très efficace sur route comme sur circuit. À bord, les sièges Performance Alcantara offrent un excellent maintien et renforcent le caractère sportif. La direction directe et le différentiel autobloquant participent au plaisir de conduite, malgré un poids élevé et un freinage perfectible. Reste un point noir : une autonomie décevante à rythme soutenu.

**+ QUALITÉS**
**Comportement très efficace**
**Prix bien placé**

**− DÉFAUTS**
**Confort des suspensions**
**Places arrière**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 490 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 280 ch |
| Couple | 345 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. |
| PNEUS | 225/40 R20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 51 kWh |
| COFFRE | 288 dm³ |
| POIDS | 1672 kg |
| L x l x h (en m) | 4,15 x 1,79 x 1,51 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 30 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 336 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# OPEL

## Frontera 1.2 Turbo Hybrid 145 Edition

*Les jantes font partie des particularités du Frontera par rapport à son clone de chez Citroën.*

### Demi-clone

Pour devenir le Frontera, le Citroën C3 Aircross change de proue conservant ses qualités : son habitabilité remarquable à l'arrière et un coffre volumineux, très exploitable grâce à son hayon droit. Sa planche de bord spécifique ne brille pas par la qualité de ses matériaux mais l'ergonomie est au rendez-vous. Très léger, il profite pleinement de sa motorisation hybride très réactive sur route et autoroute. En revanche cette dernière se montre moins douce en ville, où elle fait sentir quelques à-coups. Au rang des reproches également, un confort un peu trop ferme et une dotation pas assez généreuse.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Performances**

**− DÉFAUTS**
**Finition**
**A-coups en ville**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 28 290 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 118 g/km + 260 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 145 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 230 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 215/60 R 17 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 460 dm³ |
| POIDS | 1354 kg |
| L x l x h (en m) | 4,39 x 1,80 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 191 km/h |
| 1 000 m D. A. | 31,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,9 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

## Grandland Hybrid 145 GS

*Moins spectaculaire que son cousin Peugeot 3008, le Grandland se montre en revanche plus habitable.*

### L'alternative allemande

145 ch dans un grand SUV, voilà qui peut rendre circonspect, mais l'hybridation apporte sa part de couple dans la corbeille, qui permet au Grandland, cousin du Peugeot 3008, de décoller avec aisance. Il propose même des performances parfaitement honnêtes grâce à la transmission véloce, qui profite d'une gestion bien calibrée. Et c'est tant mieux car il s'agit de la seule offre de la gamme raisonnable en matière de tarifs. Le SUV fait preuve pour le reste d'élégance, fait valoir une ergonomie bien pensée, un confort de bon aloi et une habitabilité à la hauteur de son gabarit.

**+ QUALITÉS**
**Performances suffisantes**
**Sobriété**
**Habitabilité**

**− DÉFAUTS**
**Trop rationnel ?**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 43 290 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 121 g/km + 1 090 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 145 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 230 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 19 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 555 dm³ |
| POIDS | 1675 kg |
| L x l x h (en m) | 4,65 x 1,91 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 1 000 m D. A. | 32,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,3 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,9 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

## Frontera Electric 42 kWh 113 ch GS

*Jumeau du C3 Aircross, le Frontera s'en démarque tout de même par une proue et une poupe spécifiques.*

### Petit familial...

En plus des deux versions hybrides, le frère jumeau du Citroën C3 Aircross se décline aussi dans cette version 100 % électrique ne développant que 113 ch mais proposé à un prix attractif après une (grosse) remise et une prime "coup de pouce", pouvant descendre à 24 000 € ! Sa batterie de 42 kWh utiles lui confère 245 km d'autonomie moyenne, qui peut monter jusqu'à 290 km en ville mais chute à 190 km sur autoroute. Dommage, car l'habitabilité généreuse en fait un petit familial polyvalent idéal. Autre regret : une ambiance intérieure desservie par des matériaux peu valorisants.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Tarif bien placé**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie sur autoroute**
**Finition**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 33 490 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3 600 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 113 ch |
| Couple | 124 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/60 R17 |
| BATTERIE | Lithium-ion 44 kWh |
| COFFRE | 451 dm³ |
| POIDS | 1589 kg |
| L x l x h (en m) | 4,40 x 1,80 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 145 km/h |
| 1 000 m D. A. | 34,7 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 8,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 11h30/7h/26 mn pour 2,3/7,4/100 |
| AUTONOMIE | 245 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# PEUGEOT

## 2008 1.2 Turbo 100 ch Allure

*En ajoutant 300€, le 2008 Allure peut avoir des barres de toit noir brillant et un plancher de coffre modulable 2 positions.*

### Enfin à chaîne

Le 2008 accède enfin au nouveau moteur à chaîne qui conserve cependant la même puissance qu'auparavant et demeure sous la barre des 30 000 €. Certes, les accélérations ne sont pas particulièrement toniques. Mais les reprises, du moins, à mi-régimes, sont tout à fait convenables. De quoi offrir bien assez de polyvalence à ce SUV urbain dont le restylage de 2023 a été d'abord esthétique. Sa présentation reste néanmoins cossue, sa finition soignée et son équipement complet dans cette version Allure. Et il profite enfin d'un système multimédia au goût du jour ! Dommage qu'à l'arrière, la largeur, aux coudes

**+ QUALITÉS**
**Polyvalence**
**Présentation**

**− DÉFAUTS**
**Largeur aux coudes AR**
**Accélérations moyennes**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 30 100 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 128 g/km + 818 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 100 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 205 Nm à 1 750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/65 R 16 |
| RESERVOIR | 44 litres |
| COFFRE | 410 dm³ |
| POIDS | 1 197 kg |
| L x l x h (en m) | 4,30 x 1,77 x 1,53 |
| VITESSE MAXI | 173 km/h |
| 1 000 m D. A. | 33,0 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e) | 9,0/11,0/15,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,3 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# e-2008 54 kWh 156 ch GT

*Le 2008 fait face à une concurrence très relevée mais bénéficie de la prime coup de pouce.*

## Vive le coup de pouce !

Le e-2008 a profité de son restylage de 2023 pour s'offrir la motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Elle est désormais seule à la barre, le 136 ch ayant été retiré du catalogue. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. S'il brille toujours par sa présentation, le 2008, parmi les plus volumineux de sa catégorie, laisse un peu sur sa faim en matière d'habitabilité et de coffre et le prix de cette version reste élevé.

**+ QUALITÉS**

**Autonomie en progrès**
**Confort**

**− DÉFAUTS**

**Autonomie sur autoroute**
**Rapport encombrement**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 42 200 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 156 ch |
| Couple | 260 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 215/55 R 18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 54 kWh |
| COFFRE | 388 dm³ |
| POIDS | 1610 kg |
| L x l x h (en m) | 4,30 x 1,77 x 1,53 |
| VITESSE MAXI | 151 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 5h45 (11 kW) 39h (secteur) |
| AUTONOMIE | 335 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# e-3008 73 kWh 210 ch GT

*La version électrique du 3008 souffre d'une masse excessive qui pénalise ses performances.*

## Le poids de l'électrique

Le Peugeot 3008 joue au SUV coupé et fait toujours valoir son i-Cockpit spectaculaire et soigné. Son ergonomie apparaît meilleure qu'à bord de la 308 mais les louanges s'arrêtent là concernant son habitacle, plus exigu à l'arrière où il n'offre pas plus d'espace aux jambes que le 2008. Sur la route, le 3008 souffre d'une masse excessive supérieure à deux tonnes. Toujours confortable et sûr, il a perdu sa légendaire agilité et le poids affecte ses performances, très inférieures à la moyenne. Heureusement, son autonomie se situe dans la bonne moyenne et son tarif n'est pas si mal placé. La clientèle lui préfère cependant l'hybride.

**+ QUALITÉS**

**Présentation spectaculaire**
**Confort préservé**

**− DÉFAUTS**

**Masse très excessive**
**Habitabilité arrière insuffisante**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 210 ch |
| Couple | 345 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 73 kWh |
| COFFRE | 520 dm³ |
| POIDS | 2183 kg |
| L x l x h (en m) | 4,55 x 1,90 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 171 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,9 s |
| 80 à 120 km/h (nc) | NC |
| TEMPS DE CHARGE | 8h (11 kW) 50h (secteur) |
| AUTONOMIE | 400 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# 3008 Hybrid 145 ch e-DCS6 GT

*Le 3008 offre un style plus sportif mais un comportement beaucoup plus sage que son prédécesseur.*

## Incontournable hybride

Sans surprise, c'est cette version hybride qui rafle la majorité des ventes du 3008. Malgré sa faible puissance pour un SUV compact, son 1.2 fait mieux que se défendre face à notre chronomètre. Malheureusement, les réglages de châssis adoptés par Peugeot ont fait totalement disparaître le caractère ludique du modèle précédent. On attendait mieux d'un SUV à ligne de coupé, d'autant qu'elle se paie par une habitabilité très décevante à l'arrière. On se console avec le i-Cockpit, toujours aussi spectaculaire, mais l'on déplore une mécanique terne (et émettrice de bruits bizarres) et un prix trop élevé.

**+ QUALITÉS**

**Présentation**
**Performances correctes**

**− DÉFAUTS**

**Agilité perdue**
**Habitabilité médiocre**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 45 750 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 121 g/km + 970 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 145 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 230 Nm à 1750 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 19 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 520 dm³ |
| POIDS | 1663 kg |
| L x l x h (en m) | 4,55 x 1,90 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 195 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,3 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# e-3008 Dual Motor 325 ch GT Exclusive 4x4

*Transmission intégrale et trains roulants optimisés ne font pas pour autant de l'e-3008 Dual Motor un engin plus agile.*

## Faussement sportif

Le Peugeot e-3008, lancé en 2024, développe 325 ch dans cette version Dual Motor dotée de... deux moteurs électriques (213 ch à l'avant, 112 ch à l'arrière) et quatre roues motrices. Puissant et bien équilibré grâce à ses suspensions spécifiques, il séduit par sa direction précise et son confort remarquable. Mais ses 2,3 t limitent l'agilité, et ses pneus peinent à contenir la masse en virage. Très agréable sur autoroute, il se montre toutefois relativement gourmand : 18,7 kWh/100 km pour 390 km d'autonomie réelle avec sa batterie de 73 kWh. À 51 900 €, c'est aussi la version la plus chère et la moins endurante de la gamme.

**+ QUALITÉS**

**Présentation/équipement**
**Garantie 8 ans/160000 km**

**− DÉFAUTS**

**Poids handicapant en virage**
**Autonomie décevante**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 53 190 € - 11 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 325 ch |
| Couple | 509 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R20 |
| BATTERIE | Li-ion NMC 73 kWh |
| COFFRE | 470 dm³ |
| POIDS | 2262 kg |
| L x l x h (en m) | 4,54 x 1,90 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (10 à 80%, 160 kW max.) |
| AUTONOMIE | 493 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# PEUGEOT

## e-5008 325 ch Dual Motor GT Exclusive 4x4

*Le 5008 accède pour la première fois à la transmission intégrale grâce à cette version 325 ch.*

### Electrique de montagne

Avec ses deux électromoteurs, le Peugeot 5008 s'offre la puissance d'une voiture de sport sans en avoir toutefois le profil. Cela lui permet surtout d'accéder à la transmission intégrale à laquelle son prédécesseur n'avait jamais eu droit. Ses performances grimpent en flèche par rapport à la version électrique avec laquelle il partage sa batterie. L'autonomie ne baisse que de 10 km selon nos mesures. Un sacrifice raisonnable, car la consommation reste mesurée. Attention toutefois, cette version renonce à quelques précieux litres de coffre sous plancher, mangés par la motorisation arrière.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Performances**

**– DÉFAUTS**
**Masse excessive**
**Batterie d'entrée de gamme**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 57 690 € - 10 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 325 ch |
| Couple | 509 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 73 kWh |
| COFFRE | 685/835/330 dm³ |
| POIDS | 2400 kg |
| L x l x h (en m) | 4,80 x 1,90 x 1,70 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 28,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 30 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 370 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## e-5008 210 ch GT

*Dérivé du 3008, le 5008 est l'un des rares SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique.*

### Il casse les prix

Le 5008 tente l'aventure électrique, et Peugeot le remise toujours copieusement, avec plus de 6000 € de rabais. Il faut dire qu'avec 2,3 tonnes sur la balance, il a tout perdu de ce qui faisait le charme du modèle précédent : une agilité hors du commun pour un SUV 7 places. Il perd également ses sièges séparés à l'arrière mais sa troisième rangée de sièges reste relativement accueillante et son coffre réellement logeable. Il reste donc l'ami des familles auxquelles il propose un confort sans reproche. Sa consommation relativement contenue lui permet de proposer une autonomie acceptable de 380 km.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité**
**Confort**

**– DÉFAUTS**
**Agilité disparue**
**Modularité en baisse**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 490 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 210 ch |
| Couple | 345 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 73 kWh |
| COFFRE | 685/835/330 dm³ |
| POIDS | 2295 kg |
| L x l x h (en m) | 4,80 x 1,90 x 1,70 |
| VITESSE MAXI | 171 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,1 s |
| TEMPS DE CHARGE | 35 mn (rapide) 8h (11kW) |
| AUTONOMIE | 380 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

## 5008 Plug-in Hybrid e-DCS7 225 ch GT

*Certes, l'hybridation pèse lourd, mais 2116 kg, c'est vraiment trop.*

### Pourquoi tant de poids ?

Encore une nouveauté pour le 5008 qui n'avait pas droit dans sa précédente version à l'hybride rechargeable. Pour l'occasion il reçoit la toute nouvelle motorisation Stellantis constituée par le 1.6 entièrement revu par Opel. Elle doit cependant composer avec une masse de plus de deux tonnes, ce qui se traduit pas une consommation trop élevée batterie déchargée. Heureusement l'autonomie en mode électrique de 58 km permet d'assurer la plupart des trajets quotidiens. Il profite également d'une mise au point soignée de ses suspensions qui profite au confort. En revanche la précision de conduite de la génération précédente n'est plus qu'un souvenir...

**+ QUALITÉS**
**Confort**
**Autonomie électrique**

**– DÉFAUTS**
**Masse**
**Malus**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50 740 € - 10 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 65 g/km + 5925 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1598 cm³ |
| Puissance | 225 ch cumulés |
| Couple | 350 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 19 |
| RESERVOIR | 60 litres |
| COFFRE | 685/835/330 dm³ |
| POIDS | 2116 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,89 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 220 km/h* |
| 1000 m D. A. | 30,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,3 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 8,6 l/100 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# POLESTAR

## Polestar 3 Dual motor

*La batterie de 107 kWh se recharge sur borne rapide jusqu'à 250 kW. Elle met alors 30 mn pour passer de 10 à 80 %.*

### Un inconnu ambitieux

Ce long SUV de 4,90 m au design sobre et raffiné... ne détonnerait pas dans la gamme du cousin Volvo. La présentation épurée, sans boutons physiques offre un grand écran central de 14,5", efficace sauf sur quelques fonctions. La qualité de fabrication est remarquable, les matériaux haut de gamme. Lors de notre essai de cette version de 489 ch, l'autonomie réelle a plafonné à 450 km, loin des 632 km WLTP, en partie à cause de son poids (près de 2,6 t). Confort ferme mais comportement routier équilibré. À 86800 €, il offre, heureusement, une dotation riche.

**+ QUALITÉS**
**Agrément et présentation**
**Dotation et confort**

**– DÉFAUTS**
**Tarif excessif**
**Autonomie juste satisfaisante**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 89900 € - 21 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 310 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 489 ch |
| Couple | 840 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/50 R20 - 285/45 R20 |
| BATTERIE | Li-ion 107 kWh |
| COFFRE | 555 + 37 (AV) dm³ |
| POIDS | 2578 kg |
| L x l x h (en m) | 4,90 x 1,96 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 1000 m D. A. | 25 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 2,9 s |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (rapide) - 10h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 450 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# PORSCHE

## Macan 4 100 kWh 408 ch

*Malgré ses 2,4 tonnes, ce Macan électrique peut même se laisser aller à quelques dérives si l'on insiste un peu...*

### Pari osé

Avec deux moteurs électriques (un sur chaque essieu) et 408 ch, le Macan 4 affiche de belles performances tout en distillant un plaisir de conduite appréciable. Équipé ici d'une batterie utile de 95 kWh, il promet une autonomie plutôt confortable. Selon nos mesures, il revendique près de 450 km d'autonomie réelle. Malgré ses 2,4 tonnes, il conserve un comportement dynamique, notamment grâce aux roues arrière directrices et aux suspensions pilotées. Confort, silence de fonctionnement, qualité intérieure, recharge ultra-rapide en 21 mn (jusqu'à 270 kW) et finition haut de gamme séduisent, mais attention au tarif final indigeste...avant options !

**+ QUALITÉS**
**Agilité**
**Finition séduisante**

**− DÉFAUTS**
**Manque de sensation**
**Trop d'options**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 87 800 € - 11 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 408 ch |
| Couple | 650 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 21 - 295/40 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 100 kWh |
| COFFRE | 540+80 dm³ |
| POIDS | 2400 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,94 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 220 km/h |
| 1000 m D. A. | 25,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 10h (11kW) 21 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 450 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Cayenne V6 353 ch

*Le Porsche Cayenne reste disponible en thermique malgré l'arrivée de la version électrique.*

### Le chef des SUV !

Si le Macan ne vous satisfait pas, jetez un coup d'oeil au Cayenne. Restylée en 2023, cette troisième génération se distingue par ses boucliers et ses blocs optiques redessinés. Ces derniers intègrent désormais des feux Matrix LED adaptatifs. Les changements se révèlent surtout plus notables à l'intérieur, avec l'adoption d'une planche de bord 100 % digitale. Cette version d'entrée de gamme, affichée à plus de 104 000 €, profite d'un bloc V6 turbo de 353 ch. Si dans la vraie vie, ce bloc suffit amplement, les plus sportifs regretteront sans doute, un manque de peps lors des relances.

**+ QUALITÉS**
**Facilité de conduite**
**Technologie embarquée**
**Présentation high-tech**

**− DÉFAUTS**
**Tarif en forte augmentation**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 105800 € - 24 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 243 g/km + 80000 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en V, 24S |
| Cylindrée | 2995 cm³ |
| Puissance | 353 ch à 5400 tr/mn |
| Couple | 500 Nm à 1450 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/55 R 20 - 295/45 R 20 |
| RESERVOIR | 75 litres |
| COFFRE | 698 dm³ |
| POIDS | 2055 kg |
| L x l x h (en m) | 4,93 x 1,99 x 1,70 |
| VITESSE MAXI | 248 km/h |
| 0 à 100 km/h | 6s0 |
| CONSOMMATION MIXTE | 10,7 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Macan Turbo 100 kWh 639 ch

*Cette version haut de gamme promet d'être une vraie Porsche. Fidèle aux quatre roues motrices, ce SUV conserve le moteur avant.*

### Haute intensité

Tout en haut de la pyramide du Macan électrique, trône une version Turbo de 639 ch. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 s et de filer à 260 km/h, il reste fidèle à l'ADN Porsche. Basé sur la plateforme PPE (800 V), il peut recharger de 10 à 80 % en 21 minutes, seulement. Son châssis, affûté et dynamique, fait presque oublier ses 2,4 tonnes. La direction précise, le freinage naturel et les accélérations décoiffantes en font un vrai SUV sportif. Confort en retrait, autonomie réelle inférieure à 450 km, et prix salé (118 910 € hors options) limitent toutefois son attrait au quotidien.

**+ QUALITÉS**
**Accélérations étonnantes**
**Technologie**

**− DÉFAUTS**
**Surcoût élevé**
**Confort en retrait**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 122 000 € - 11 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 639 ch |
| Couple | 1130 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/40 R 22 - 295/35 R 22 |
| BATTERIE | Lithium-ion 100 kWh |
| COFFRE | 470+80 dm³ |
| POIDS | 2484 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,94 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 260 km/h* |
| 1000 m D. A. | 21,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 21 min (rapide) 10h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 460 km |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Cayenne Turbo E-Hybrid 739 ch

*La batterie de 25,9 kWh offre la possibilité de parcourir jusqu'à 72 km en tout électrique.*

### Le plus puissant !

Stupéfiant ! Voici le mot qui résume bien la situation, lorsque l'on descend du Cayenne Turbo E-Hybrid. Cette version ultra musclée dotée d'un V8 biturbo de 599 ch et d'un moteur électrique de 149 ch offre une puissance combinée de 739 ch. Vous avez donc sous vos yeux le Cayenne le plus puissant de l'histoire. L'engin, qui pèse tout de même plus de 2,6 tonnes, expédie le 0 à 100 km/h en 3s7. Au volant, le comportement est tout sauf décevant ! Grâce aux quatre roues directrices (1 716 €) et à ses suspensions pilotées, le Cayenne Turbo E-Hybrid fait preuve d'une agilité rare pour un SUV.

**+ QUALITÉS**
**Facile à conduire et agile**
**Performances d'une sportive**

**− DÉFAUTS**
**Prix**
**Sonorité trop timide**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 192 700 € - 53 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 108 g/km + 19130 € |
| MOTEUR | 8 cyl. en V + élec., 32S |
| Cylindrée | 3996 cm³ |
| Puissance | 739 ch cumulés |
| Couple | 950 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + 2 turbos |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 285/45 R 21 - 315/40 R21 |
| RESERVOIR | 70 litres |
| COFFRE | 539 dm³ |
| POIDS | 2570 kg |
| L x l x h (en m) | 4,93 x 1,99 x 1,69 |
| VITESSE MAXI | 295 km/h |
| 0 à 100 km/h | 3s7 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4,8 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# PORSCHE

## Cayenne Coupé V6 turbo 353 ch

*Le Cayenne Coupé dispose d'un tempérament encore plus affûté.*

### Victime de la mode

Porsche propose une déclinaison coupé de son gros SUV. Ce modèle ultra sportif et passé par la case restylage en 2024, mesure 20 mm de moins en hauteur par rapport au Cayenne classique. En plus de sa banquette arrière deux places, il faut composer avec un coffre un peu plus petit. Ce dernier passe de 698 dm³ pour le Cayenne à 554 dm³ pour la version coupé. Sous le capot, on retrouve les moteurs déjà proposés au catalogue du constructeur allemand dont le V6 turbo de 353 ch. Au volant, l'agilité et le dynamisme montent d'un cran par rapport au Cayenne standard.

**+ QUALITÉS**
**Performances**
**Tenue de route**
**Look de sportif**

**– DÉFAUTS**
**Aspects pratiques**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 109 900 € - 24 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 244 g/km + 80000 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en V, 24S |
| Cylindrée | 2995 cm³ |
| Puissance | 353 ch à 5400 tr/mn |
| Couple | 500 Nm à 1450 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/55 R 20 - 295/45 R 20 |
| RESERVOIR | 75 litres |
| COFFRE | 554 dm³ |
| POIDS | 2085 kg |
| L x l x h (en m) | 4,93 x 1,99 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 248 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s7 |
| CONSOMMATION MIXTE | 10,7 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# RENAULT

## 4 E-Tech 52 kWh 150 ch Autonomie Confort Techno

*Très légèrement assouplie par rapport à la R5, cette R4 reste vraiment plaisante à mener.*

### Le choix malin ?

La R4 est 22 cm plus longue que la R5. Elle se montre donc plus habitable (mais rien d'extraordinaire non plus…), et son coffre, bien pensé, gagne 105 dm³. Et si la banquette repliée laisse une marche, le siège passager avant se rabat pour faciliter le chargement d'objets longs. Héritée de la R5, la planche de bord est ergonomique et bien finie. Dotée de suspensions un peu plus douces, la R4 trépide moins sur les mauvaises routes, mais tolère davantage de roulis. Elle conserve un comportement plaisant et – surprise – affiche une belle autonomie, notamment grâce au mode One Pedal. Mais gare aux bruits d'air.

**+ QUALITÉS**
**Agrément/confort**
**Coffre/autonomie**

**– DÉFAUTS**
**Places AR moyennes**
**Bruits d'air (dès 80-90 km/h)**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 35 490 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3620 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 150 ch |
| Couple | 245 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 195/60 R18 |
| BATTERIE | Li-ion 52 kWh |
| COFFRE | 415 dm³ |
| POIDS | 1537 kg |
| L x l x h (en m) | 4,15 x 1,80 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 151 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,4 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (100 kW) |
| AUTONOMIE | 355 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Cayenne Coupé E-Hybrid V6 turbo 304 ch

*Comptez 2h30 pour refaire le plein des accus du Cayenne Coupé hybride.*

### Multicarte

Ce modèle hybride rechargeable hérite de la même technologie présente à bord du Cayenne E-Hybrid également à l'essai dans nos pages. Ainsi, lors des relances, le moteur électrique apporte une aide très précieuse au V6 turbo de 304 ch. Mais pour abaisser au maximum la consommation qui varie entre 8 l et 13 l/100 km selon l'état des batteries, mieux vaut brancher le plus souvent possible votre hybride rechargeable. A noter que depuis le restylage de 2024, la nouvelle batterie de 25,9 kWh se recharge bien plus rapidement que par le passé.

**+ QUALITÉS**
**Consommation acceptable**
**Autonomie appréciable**
**Temps de charge corrects**

**– DÉFAUTS**
**Coffre moyen**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 121 700 € - 53 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 90 g/km + 15680 € |
| MOTEUR | 6 cyl. en V + élec., 24S |
| Cylindrée | 2995 cm³ |
| Puissance | 470 ch cumulés |
| Couple | 650 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 255/55 R 20 - 295/45 R 20 |
| RESERVOIR | 70 litres |
| COFFRE | 404 dm³ |
| POIDS | 2455 kg |
| L x l x h (en m) | 4,93 x 1,99 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 254 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s9 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Captur Eco-G 120 ch Techno

*Si la consommation de gaz est élevée, elle est compensée par le prix attractif du GPL à la pompe.*

### Le GPL gagnant

Le Captur existe dans cette nouvelle version bicarburation GPL/essence de 120 ch qui éclipse totalement le moteur TCe 115… plus cher ! Les progrès par rapport à l'ancien 1.0 100 ch sont énormes, tant en matière d'agrément que de performances, d'autant que le mode GPL apporte un peu plus de nerf. Et même si sa conso de GPL est élevée, son coût à la pompe nettement plus raisonnable (autour de 1 euro le litre) permet de faire de belles économies à l'usage, surtout en 2026 ! Enfin, à noter que malgré la présence du réservoir de gaz, le Captur conserve sa banquette coulissante et un volume de chargement décent.

**+ QUALITÉS**
**Agrément de conduite**
**Coût à l'usage**
**Modularité inchangée**

**– DÉFAUTS**
**Amortissement ferme**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 100 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 117 g/km + 210 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1199 cm³ |
| Puissance | 120 ch à nc tr/mn |
| Couple | 200 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + GPL + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/60 R 17 |
| RESERVOIR | 98 litres |
| COFFRE | 362/482 dm³** |
| POIDS | 1307 kg |
| L x l x h (en m) | 4,24 x 1,80 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 12s0 |
| CONSOMMATION MIXTE | 7,2 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

# 4 E-Tech Plein Sud 52 kWh Autonomie Confort Techno

*La présentation à bord est inchangée, si ce n'est la commande au plafonnier pour ouvrir et fermer la capote.*

*L'ouverture et la fermeture de la capote ne prennent que quelques secondes, mais il faut rester sous les 90 km/h.*

## La tête dans les nuages

Facturée 1800 € et entièrement électrique, cette capote ouvrante en toile dégage une large ouverture (92 x 80 cm) qui profite à tous les passagers. Elle s'ouvre et se ferme en quelques secondes, à condition de rouler à moins de 90 km/h. Son intégration est sans effet sur le volume de chargement, la visibilité ou encore l'autonomie, tandis que le poids n'augmente que de 17 kg. Seule concession : les occupants des places arrière perdent quelques centimètres en garde au toit. Pour le reste, l'agrément du modèle électrique reste intact : direction précise, comportement plaisant, moteur vif, confort préservé. La large ouverture dans le pavillon renforce le côté ludique de l'auto, tandis que les remous d'air sont fort bien maîtrisés jusque vers 110-120 km/h.

**+ QUALITÉS**
**Sensations accrues**
**Confort/plaisir**

**– DÉFAUTS**
**Garde au toit AR**
**Insonorisation**

### LES CHIFFRES*

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 37 290 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3620 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 150 ch |
| Couple | 245 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 195/60 R18 |
| BATTERIE | Li-ion NMC 52 kWh |
| COFFRE | 415 dm³ |
| POIDS | 1462 kg |
| L x l x h (en m) | 4,15 x 1,80 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 150 km/h |
| 0 à 100 km/h | 8s2 |
| TEMPS DE CHARGE | 11 kW 4h50 / 100 kW 30 min |
| AUTONOMIE | 409 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160 ch Esprit Alpine

*Le style extérieur est une réussite, et l'évolution de cette version full hybride aussi. Le bon mélange !*

## Il fait la différence

Après avoir habilement restylé son Captur, Renault propose ici une mise à jour de son ensemble "Full Hybrid". Ainsi, la cylindrée de son trois cylindres thermique passe de 1,6 à 1,8 l, la puissance gagne 15 ch et la batterie du système hybride grossit également. Au-delà du gain en performances, cette évolution procure une plus grande discrétion sur les grands axes, une douceur de fonctionnement accrue et jusqu'à 0,6 l/100 km de sobriété en plus. Le Captur reste par ailleurs agile à mener. Son intérieur, ergonomique et pratique, date un peu cependant.

**+ QUALITÉS**
**Plus doux à l'usage**
**Sobriété en hausse**

**– DÉFAUTS**
**Boîte peu réactive**
**Intérieur trop banal**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 35 200 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 100 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1798 cm³ |
| Puissance | 109 ch (+ 49 + 24 ch élec.) |
| Couple | 170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 4 + 2 (élec.) vitesses à crabots |
| PNEUS | 215/60 R17 |
| RESERVOIR | 48 litres |
| COFFRE | 348 dm³ |
| POIDS | 1370 kg |
| L x l x h (en m) | 4,23 x 1,80 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 177 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,8 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 6,1 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,4 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Scenic E-Tech EV87 220 ch Techno Iconic

*Contrairement au Peugeot 3008, le Renault Scenic a su maîtriser sa masse, ce qui favorise l'agrément de conduite.*

## Toujours en tête

Tout comme l'Espace, le Scenic renonce à son passé de monospace. Désormais, c'est un crossover 100% électrique de 60 kWh ou 87 kWh. Malgré la capacité respectable de cette dernière batterie, il parvient à maîtriser sa masse, avec le cercle vertueux qui s'ensuit : une autonomie annoncée à 625 km WLTP et un réel agrément de conduite. Il n'oublie cependant pas les familles grâce à son empattement long, qui lui permet d'offrir une habitabilité de premier ordre à l'arrière, même si la modularité est très loin d'égaler celle des Scénic d'antan. Dommage que l'adhérence soit aussi perfectible sur le mouillé.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie annoncée**
**Habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**Adhérence sur le mouillé**
**Modularité moyenne**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 52 590 € - 4 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 4830 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 218 ch |
| Couple | 300 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 87 kWh |
| COFFRE | 535 dm³ |
| POIDS | 1918 kg |
| L x l x h (en m) | 4,47 x 1,87 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 172 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 37 min (rapide) 9h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 480 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# RENAULT

## Symbioz 1.8 E-Tech 160 ch full hybrid Techno

*La chaîne hybride gagne 15 ch via une nouvelle partie thermique qui passe de 1,6 à 1,8 litre. Il en résulte un gain de performance appréciable.*

### Le bon accord

Le Symbioz a troqué sa version E-Tech 1.6 hybride de 145 ch contre un ensemble étrenné quelques mois avant lui par le Dacia Bigster et partagé avec le Captur. La puissance maxi combinée atteint 160 ch, au profit des reprises et du niveau sonore (plus de couple à bas régime). Du mieux aussi du côté de la boîte à crabots, au fonctionnement plus fluide, à défaut de gagner en réactivité. Davantage d'agrément au final, en ville comme sur voie rapide. Et sans hausse de l'appétit : 5,8 l/ 100 km de moyenne, 5,6 l en ville et 6,3 l sur autoroute.

**+ QUALITÉS**
**Plus d'agrément**
**Consommation**

**− DÉFAUTS**
**Places AR étroites**
**Boîte auto. lente**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 36 400 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 98 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1789 cm³ |
| Puissance | 109 ch (+ 49 + 24 ch élec.) |
| Couple | 170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 225/49 R19 |
| RESERVOIR | 48 litres |
| COFFRE | 480 à 610 dm³ |
| POIDS | 1390 kg |
| L x l x h (en m) | 4,42 x 1,8 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 9s1 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,8 l/100 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Rafale E-Tech full hybrid 200 ch Esprit Alpine

*Esthétiquement, le Rafale ne souffre pas de sa conception proche de l'Austral.*

### Un vrai haut de gamme

Certes, le Rafale est dérivé de l'Austral dont il reprend en grande partie l'intérieur. Mais sa ligne de SUV coupé fait mouche et il bénéficie surtout de ses propres réglages de châssis, véritablement bluffants sur départementale. Alors bien sûr, la motorisation hybride n'est pas exactement un parangon de sportivité en raison de la transmission lente, mais elle profite de la masse contenue de l'engin pour proposer des performances suffisantes. Il a également le bon goût de soigner son habitabilité à l'arrière : tous les SUV de luxe allemands n'en disent pas autant. Dommage que les bruits de roulement soient aussi présents.

**+ QUALITÉS**
**Comportement routier**
**Habitabilité**
**Présentation**

**− DÉFAUTS**
**Transmission lente**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50 750 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 108 g/km + 4070 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 200 ch cumulés |
| Couple | 205 Nm (+ 205 nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. |
| PNEUS | 245/45 R 20 |
| RESERVOIR | 58 litres |
| COFFRE | 546 dm³ |
| POIDS | 1925 kg |
| L x l x h (en m) | 4,71 x 1,87 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 176 km/h |
| 1 000 m D. A. | 31,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,3 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Austral E-Tech full hybrid 200 ch Esprit Alpine

*Si l'agrément mécanique de l'Austral monte d'un cran, la mise en route du moteur thermique manque encore de discrétion.*

### Le favori

Positionné entre le Symbioz et le Rafale, l'Austral a été restylé en 2024 pour rester compétitif face au Peugeot 3008 et au récent Citroën C5 Aircross. Il a adopté les codes du Rafale et profite d'une proue plus racée. Sa finition est soignée, son confort remarquable et il dispose d'équipements innovants comme la reconnaissance du conducteur ou encore les roues arrière directrices. Désormais proposé uniquement en version hybride de 200 ch, l'Austral se révèle très agréable à conduire, mieux insonorisé et toujours aussi sobre avec seulement 6,1 l/ 100 km selon nos mesures. Bravo Renault !

**+ QUALITÉS**
**Confort de conduite**
**Conso modérée**

**− DÉFAUTS**
**Prix**
**Options onéreuses**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 000 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 107 g/km + 770 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 200 ch cumulés |
| Couple | 205 Nm (+ 205 nm élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. |
| PNEUS | 235/45 R20 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 525/650 dm³ |
| POIDS | 1676 kg |
| L x l x h (en m) | 4,54 x 1,83 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 178 km/h |
| 1 000 m D. A. | 30,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,7 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,1 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

## Rafale 1.2 E-Tech PHEV 300 ch Atelier Alpine

*Si le Rafale ne manque pas d'allure, il lui fallait cette motorisation offrant plus de prestance (même si la version hybride de 200 ch ne démérite pas).*

### Vaisseau amiral

En plus de l'hybride de 200 ch, le Rafale propose désormais une inédite version rechargeable de 300 ch, se posant comme le nouveau fer de lance de Renault. Ainsi paré d'un troisième moteur électrique fort de 136 ch et placé sur l'essieu arrière, il dispose de quatre roues motrices, de bonnes performances, une douceur d'utilisation séduisante et de près de 80 km d'autonomie en mode électrique. Suspensions pilotées et roues arrière directrices participent à l'excellent compromis confort / tenue de route, malgré un poids important dépassant 2 tonnes et une pédale de frein au ressenti perfectible.

**+ QUALITÉS**
**Confort/ agilité**
**Autonomie électrique**

**− DÉFAUTS**
**Poids élevé**
**Ressenti freinage**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 60 250 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 40 g/km + 2 210 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1 199 cm³ |
| Puissance | 300 ch (68 ch + 136 ch élec.) |
| Couple | 230 Nm (+ 205 Nm AV + 200 Nm AR élec.) |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 245/40 R21 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 535 dm³ |
| POIDS | 1913 kg |
| L x l x h (en m) | 4,71 x 1,87 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1 000 m D. A. | 27,6 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 3,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,4 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# SEAT

## Arona TSI 95 ch Copa

*Avec son restylage, et malgré son âge, l'Arona conserve une silhouette équilibrée et toujours dans l'air du temps.*

### Toujours dans le coup

L'Arona fête ses 8 ans ! L'âge de la retraite ? Pas encore, pour le petit SUV ibérique, qui vient de bénéficier d'un second restylage, accompagné d'un prix de base à 27 460 €. Le 1.0 EcoTSI 95 a déjà fait ses preuves, connu pour sa polyvalence. Sa boîte de vitesses mériterait certes un sixième rapport (la cinquième "tire" trop long), mais elle autorise de bonnes accélérations et modère son appétit grâce à son poids contenu. Le châssis compétent et le confort parachèvent un tableau dynamique cohérent. Plutôt accueillant, correctement fini et doté d'un grand coffre, l'Arona pourrait cependant être mieux équipé dans cette finition Copa.

**+ QUALITÉS**
**Moteur qui a fait ses preuves**
**Confort et dynamisme**

**− DÉFAUTS**
**Boîte 5 rapports**
**Équipement limité**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 26 460 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 120 g/km + 310 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 95 ch à nc tr/mn |
| Couple | 175 Nm à 1 600 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS | 205/55 R17 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 411 dm³ |
| POIDS | 1 188 kg |
| L x l x h (en m) | 4,16 x 1,78 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 182 km/h* |
| 1 000 m D. A. | 33 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e) | 10,4/15 s |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,3 l/100 km* |

**Donnée constructeur*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# SKODA

## Kamiq 1.0 TSI 95 ch Active

*Apparu en 2019 et restylé en 2024, le Kamiq a des motorisations plus sobres mais toujours pas d'hybridation.*

### Retour aux affaires

Skoda possède, lui aussi son SUV citadin. Baptisé Kamiq, ce petit SUV qui arbore une ligne proche d'un break rehaussé, mesure 14 cm de moins que son grand frère, le Karoq. Mais grâce à un gabarit supérieur à celui de la moyenne de la catégorie, il propose un espace intérieur généreux. Plus à l'avant, la planche de bord étonne par sa présentation et sa qualité de fabrication. Sur ce plan là, le tchèque surclasse ses concurrents directs, y compris les Volkswagen, c'est dire ! De son côté, le petit 1.0 TSI 95 n'a pas à rougir. Ses prestations sont correctes et il fait preuve d'une belle sobriété.

**+ QUALITÉS**
**Présentation intérieure**
**Habitabilité**
**Trois cylindres suffisants**

**− DÉFAUTS**
**Moteur creux sous 2 000 tr/mn**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 25 780 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 122 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 95 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 175 Nm à 1 600 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS | 205/60 R 16 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 360 dm³ |
| POIDS | 1 219 kg |
| L x l x h (en m) | 4,25 x 1,80 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 174 km/h |
| 1 000 m D. A. | 34,0 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e) | 10,6/16,1 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,7 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## Arona 1.5 TSI 150 ch DSG7 FR

*Lancé en 2017, l'Arona représente avec l'Ibiza l'un des piliers de la gamme du constructeur espagnol.*

### Tout automatique

Souple et silencieux, le 1.5 de 150 ch de cet Arona restylé offre des performances parmi les meilleures de la catégorie, tout en restant peu gourmand à l'usage. La boîte de vitesses mécanique disparaît de l'offre du constructeur. Cette version devient donc exclusivement associée à la boîte DSG à sept rapports. Dans cette finition FR, le look est assuré par des jantes de 17" et des projecteurs Full Led. Pas grand-chose à lui reprocher au niveau des équipements : un cockpit numérique, la climatisation bi-zone, l'accès mains-libres... c'est très complet. D'autant qu'elle arbore une planche de bord remaniée. Il ne lui manque qu'une banquette coulissante pour être parfaite.

**+ QUALITÉS**
**Agrément de conduite**
**Equipement de série**
**Planche de bord revue**

**− DÉFAUTS**
**Pas de banquette coulissante**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 33 500 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 128 g/km + 818 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1 500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 215/45 R 18 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 411 dm³ |
| POIDS | 1253 kg |
| L x l x h (en m) | 4,16 x 1,78 x 1,54 |
| VITESSE MAXI | 206 km/h |
| 1 000 m D. A. | 29,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,0 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

## Kamiq 1.0 TSI 116 ch Monte Carlo

*Pas facile de se faire une place sur le marché des SUV urbains face aux Renault Captur et Peugeot 2008 !*

### Le petit futé

Malgré le timide et récent ravalement de façade, le Skoda Kamiq n'ira jamais inquiéter les stars de la catégorie. Néanmoins, ce petit SUV n'a pas à rougir. En plus d'être pratique et confortable, il dispose depuis peu du convaincant 1.0 TSI 116 (110 par le passé). Et bonne nouvelle, l'agrément reste au rendez-vous. Très à l'aise en ville, ce Kamiq ne rechigne pas à prendre la poudre d'escampette. En effet, les longs trajets sur autoroute ne lui posent aucun problème, d'autant qu'il fait preuve d'une belle discrétion et d'un appétit raisonnable (6,6 l/100 km de consommation moyenne mesurée par le labo Auto Plus).

**+ QUALITÉS**
**Prestations du TSI**
**Consommation**
**Confortable**

**− DÉFAUTS**
**Tarif**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 36 190 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 123 g/km + 400 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 116 ch à 5 000 tr/mn |
| Couple | 200 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 205/60 R 16 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 360 dm³ |
| POIDS | 1220 kg |
| L x l x h (en m) | 4,25 x 1,80 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 1 000 m D. A. | 32,2 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e) | 8,3/11,1/15,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,6 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# Karoq 1.0 TSI 116 Sélection

*La gamme Karoq n'a pas de moteur à hybridation, même légère.*

## Skoda peaufine son SUV

Rien de nouveau pour le Karoq qui avait eu droit à un léger restylage en avril 2022 avec de subtiles retouches au niveau des blocs optiques, de la calandre, du bouclier et du becquet arrière. Pour le reste, rien n'a changé, la gamme s'articule toujours autour de deux essence (116 et 150 ch) et deux blocs diesels (116 et 150 ch). Le 1.0 TSI 116 d'entrée de gamme est bourré de talent et confère au Karoq un excellent agrément. A bord, la finition de base Sélection profite désormais d'une instrumentation numérique. Hélas, tous ces petits changements ont un surcoût.

**+ QUALITÉS**
**1.0 TSI séduisant**
**Dotation**

**– DÉFAUTS**
**Surcoût**
**Evolution très sommaire**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 370 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 122 g/km + 360 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 116 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 200 Nm à 2000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 17 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 550/661 dm³** |
| POIDS | 1351 kg |
| L x l x h (en m) | 4,39 x 1,85 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s3 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,8 l/100 km |

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Karoq 1.5 TSI 150 DSG7 Sportline

*En finition Sportline, le look du Karoq restylé est plus agressif avec son kit carrosserie spécifique.*

## Le plus séduisant

Le très talentueux TSI 150 n'est désormais plus associé qu'à la boîte DSG7. Fidèle à elle même, cette transmission s'apprécie pour sa douceur, sa réactivité et sa bonne gestion. Elle est également un gage de sérénité supplémentaire pour ceux qui sont amenés à effectuer de nombreux kilomètres en ville ou dans les bouchons. Bonne nouvelle, la consommation reste convenable avec une moyenne de 7,9 l/100 km. Et si le look est une priorité, optez pour la somptueuse finition Sportline dotée d'une calandre noire, de jantes alu 18" ou encore des phares avant full leds. Mais attention au tarif qui devient salé !

**+ QUALITÉS**
**Look sportif**
**Equipement moderne**
**Agrément moteur/boîte**

**– DÉFAUTS**
**Prix**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 44 330 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 138 g/km + 1901 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 215/50 R 18 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 550/661 dm³ |
| POIDS | 1427 kg |
| L x l x h (en m) | 4,40 x 1,85 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 195 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,9 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Elroq RS 79 kWh 340 ch

*La finition flatteuse, les surpiqûres vertes et la suédine mettent un peu de piquant, mais l'ensemble manque de sportivité.*

*Pour les sensations sportives, on repassera mais l'Elroq en version RS a le mérite de ne rien perdre de ses qualités familiales.*

## Photocopie éclair

L'Elroq RS reprend le style et la base technique de l'Enyaq, dont il ne raccourcit la longueur que de 17 cm, perdant 118 dm³ de coffre mais demande jusqu'à 4 090 € de moins. Fort de 340 ch et d'une transmission intégrale, il accélère vivement et offre une motricité irréprochable, sans réelle sportivité toutefois : direction peu communicative, freinage difficile à doser et inertie marquée. Confortable grâce à sa suspension pilotée, il séduit par sa finition soignée et son habitabilité généreuse. Sobre (20 kWh/100 km) et offrant environ 355 km d'autonomie, il attirera surtout ceux qui veulent une transmission intégrale.

**+ QUALITÉS**
**Suspension pilotée efficace**
**Belles performances**

**– DÉFAUTS**
**Sportivité absente**
**Freinage perfectible**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 490 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 385 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 340 ch |
| Couple | 134/545 (AV/AR) Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R 21 - 255/40 R 21 |
| BATTERIE | Li-ion NMC 79 kWh |
| COFFRE | 470 dm³ |
| POIDS | 2260 kg |
| L x l x h (en m) | 4,49 x 1,88 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 181 km/h |
| 1000 m D. A. | 26,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,5 s |
| TEMPS DE CHARGE | 8h30 (11 kW) 26 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 355 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# Kodiaq RS 2.0 TSI 265 ch 7 places

*Présentation soignée et matériaux de qualité. La position de conduite est idéale et le grand écran central facile à piloter.*

*Hormis une petite sensation de lourdeur au volant, le Kodiaq RS enchaîne les virages avec facilité.*

## A savourer en famille

Malgré un malus $CO_2$ et poids très pénalisant en France (80000 €), le Škoda Kodiaq RS assume une version 100 % thermique, dont l'addition finale dépasse les 138000 € ! Un tarif dissuasif, sauf pour les familles nombreuses bénéficiant d'allègements fiscaux. Sous le capot, le 2.0 TSI de 265 ch, partagé avec la Volkswagen Golf GTI, offre de belles performances et une sonorité travaillée. Naturellement discret, ce bloc s'accompagne ici d'un amplificateur de son. Plutôt abouti, ce système crée l'illusion d'un gros V8. Confortable et dynamique, ce SUV excelle sur route grâce à sa transmission intégrale et séduit malgré une consommation élevée (8 à 10 l/100 km).

**+ QUALITÉS**
**Agrément de conduite**
**Dotation riche**
**Mécanique séduisante**

**– DÉFAUTS**
**Attention à la conso**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | **63300 €** - 16 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 190 g/km **+ 80000 €** |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1984 cm³ |
| Puissance | 265 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 400 Nm à 1850 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/45 R 20 |
| RESERVOIR | 58 litres |
| COFFRE | 825/1000 dm³ |
| POIDS | 1870 kg |
| L x l x h (en m) | 4,76 x 1,86 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 231 km/h* |
| 1000 m D. A. | 27,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 9,2 l/100 km |

**Donnée constructeur*

**LES ÉTOILES** ★★★★½

# Elroq 85 Plus 285 ch

*La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.*

## Le bon plan

Skoda muscle son offre électrique avec un SUV compact plus court, moins cher que l'Enyaq, mais tout aussi ambitieux. Avec ses 440 km d'autonomie mesurés, un moteur de 286 ch et une batterie de 77 kWh, il combine bonnes performances et agrément de conduite. Habitable, futé dans ses rangements et bien équipé, son tarif débute à 39480 € (bonus inclus). Seul bémol : un amortissement un peu trop ferme sur les routes dégradées qui dessert quelque peu le confort. Reste que son rapport prix/prestations en fait un redoutable concurrent sur le marché. Encore une fois, Skoda frappe fort.

**+ QUALITÉS**
**Prix intéressant**
**Autonomie convenable**
**Agilité/performances**

**– DÉFAUTS**
**Poids élevé**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | **45700 €** - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km **- 3450 €** |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 286 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/55 R 19 - 255/50 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 470 dm³ |
| POIDS | 2104 kg |
| L x l x h (en m) | 4,49 x 1,89 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 182 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 28 mn (rapide) 8h (11kW) |
| AUTONOMIE | 440 km |

**LES ÉTOILES** ★★★★☆

# Kodiaq 1.5 TSI 150 Hybrid Sportline 5 pl.

*Avec son habitabilité XXL, le Kodiaq a de quoi séduire les familles. Reste à gagner en agilité...*

## Taillé pour les familles

Rival des Renault Espace et Peugeot 5008, le nouveau Skoda Kodiaq mise sur le sens pratique. Moins dynamique que l'un, moins moelleux que l'autre, il séduit par son immense habitabilité, son grand coffre (jusqu'à 660 dm³), sa finition soignée et son équipement généreux : conduite semi-autonome, clim' automatique trizone, etc... En version 1.5 TSI microhybride 150 ch Sportline, il affiche toutefois un tarif assez élevé (50820 €, hors malus), proche d'un Espace full hybrid, plus puissant et efficient. Malus inclus, l'addition grimpe, mais une remise potentielle de 7 % adoucit la facture.

**+ QUALITÉS**
**Finition/dotation**
**SUV très logeable**

**– DÉFAUTS**
**Agilité**
**Budget**

### LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | **50820 €** - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 140 g/km **+ 2585 €** |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 18 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 660/835/335 dm³ |
| POIDS | 1637 kg |
| L x l x h (en m) | 4,76 x 1,87 x 1,68 |
| VITESSE MAXI | 206 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,1 l/100 km |

**LES ÉTOILES** ★★★★☆

# SKODA

## Enyaq Coupé 85x 286 ch Sportline

*Si cette version accepte les charges rapides jusqu'à 175 kW, le confort reste, pour sa part, perfectible.*

### Un peu plus branché !

Voici l'Enyaq 85x version coupé. Sa ligne de toit profilée devrait séduire le plus grand et ce malgré sa garde au toit aux places arrière un peu moins généreuse (92 cm au lieu de 98 cm). Mais rassurez-vous, les grands adultes restent très à l'aise. Le grand coffre, lui, affiche une valeur similaire à celle du modèle classique (588 dm³). Et pour le reste, rien ne change. L'Enyaq Coupé restylé profite du même châssis et du même groupe motopropulseur que l'Enyaq. Ici, la grosse batterie de 77 kWh (capacité utile) offrirait une autonomie de 551 km mais dans la vraie vie, comptez 80 km de moins.

**+ QUALITÉS**
**Ligne séduisante**
**Autonomie correcte**
**Habitabilité et coffre**

**– DÉFAUTS**
**Confort perfectible**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 57 250 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 385 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 286 ch |
| Couple | NC Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 588 dm³ |
| POIDS | 2208 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,88 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h30 (11kW) 28 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 545 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# SMART

## #1 66 kWh 272 ch Premium

*Cette Smart propose de série l'assistance au créneau, la conduite semi-autonome, le régulateur de vitesse...*

### Nouvelle donne

Le #1 (prononcé Hashtag-One) est le premier SUV de la marque. Longue de 4,27 m et forte d'une batterie de 66 kWh, cette Smart développe pas moins de 272 ch ! Ça marche, mais le comportement routier déçoit. Les suspensions souples la rendent sensible au roulis. A bord, on retrouve l'univers Smart, bien équipé, ultra connecté via l'écran tactile de 12,8". L'ergonomie est bien pensée et les rangements nombreux. La banquette coulissante sur 13 cm permet d'augmenter le volume de coffre. Le constructeur optimiste annonce une autonomie de 440 km, dans la "vraie vie", tablez plutôt sur 350 km.

**+ QUALITÉS**
**Aspects pratiques**
**Equipement de série**

**– DÉFAUTS**
**Comportement**
**Confort**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 315 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 343 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 66 kWh |
| COFFRE | 333/445 dm³ |
| POIDS | 1814 kg |
| L x l x h (en m) | 4,27 x 1,83 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 11h (7,4 kW) 23h (secteur) |
| AUTONOMIE | 355 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

## Enyaq 85 286 ch Plus

*Le regard de l'Enyaq s'affine au profit du style et de l'efficience. Le coefficient de pénétration dans l'air a été amélioré.*

### Séduisant restylage

L'Enyaq évolue avec un restylage profond. Plus élégant, avec des optiques affinées et une nouvelle calandre « Crystal Face », il conserve son habitabilité généreuse et son équipement de qualité, propose un intérieur raffiné, un confort renforcé, un coffre spacieux (585 à 1 710 l) et des technologies modernes, livrées de série comme la clim. tri-zone et le régulateur de vitesse couplé à un assistant dans les embouteillages. L'autonomie grimpe à 425 km de moyenne avec la batterie de 82 kWh, et l'agrément de conduite reste excellent, alliant confort, stabilité et agilité. Disponible à partir de 46 950 €, il est compétitif face à la concurrence.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie confortable**
**Habitacle spacieux**
**Qualités routières**

**– DÉFAUTS**
**Lourd**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50 920 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 385 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 286 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 588 dm³ |
| POIDS | 2140 kg |
| L x l x h (en m) | 4,66 x 1,88 x 1,61 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,9 s |
| TEMPS DE CHARGE | 48h (secteur) 7h30 (11kW) |
| AUTONOMIE | 425 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

## #1 66 kWh 428 ch Brabus

*Avec 3 s 9 au 0 à 100 km/h annoncées par le constructeur, cette Smart accélère plus fort qu'une Porsche 911 Carrera.*

### Course à la puissance

Cette version se distingue par des boucliers spécifiques et des bas de caisse arborant le logo Brabus. Le capot retravaillé a deux entrées d'air factices et les jantes alu ont un dessin propre à cette finition. A l'intérieur, on retrouve la touche sport avec le pédalier alu, des ceintures de sécurité de couleur rouge comme les surpiqures du tableau de bord. Le toit panoramique est de série. Cette version équipée de deux moteurs développe 428 ch et dispose de 4 roues motrices. Si les accélérations sont franches, le train avant n'est pas très incisif et la belle pèse tout de même 1900 kg.

**+ QUALITÉS**
**Performances**
**Equipements de série**

**– DÉFAUTS**
**Tarif**
**Poids**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 315 € - 8 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 428 ch |
| Couple | 543 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 66 kWh |
| COFFRE | 333/445 dm³ |
| POIDS | 1955 kg |
| L x l x h (en m) | 4,30 x 1,83 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 24,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 23h (secteur) |
| AUTONOMIE | 290 km |

LES ÉTOILES ★★★☆☆

# #3 66 kWh 272 ch Premium

*Cette Smart ne bénéficie pas du bonus écologique car elle est construite en Chine. Et désormais, elle est au-dessus des 47 000 €.*

## Coupé branché

Techniquement, rien ne sépare ce modèle de son frère le #1. Batterie de 66 kWh et toujours 272 ch. La plateforme est commune. Cette déclinaison « coupé » du #1 est plus longue (+13 cm) et plus basse (-8 cm) et sa ligne est plus fluide. A bord, on retrouve l'ambiance de sa petite sœur. Planche de bord identique, à l'exception d'aérateurs centraux ronds, écran numérique de 12,8". A l'arrière malgré l'absence d'une banquette coulissante, les grands gabarits apprécieront l'espace proposé. Confortable malgré des jantes de 19" le comportement est aussi plus rigoureux grâce à des suspensions plus fermes que sur le #1.

**+ QUALITÉS**
**Comportement**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Volume de coffre**
**Pas de bonus**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 48 195 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - OUI |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 343 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 66 kWh |
| COFFRE | 377+15 dm³ |
| POIDS | 1814 kg |
| L x l x h (en m) | 4,40 x 1,84 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 26,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,2 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 23h (secteur) |
| AUTONOMIE | 330 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# #5 100 kWh 646 ch Brabus

*Avec 94 kWh de capacité utile, la batterie permettrait d'effectuer 540 km. En réalité, ce sera un peu plus de 400 km. Déjà pas mal...*

## Ouch !

Le SUV Smart #5, long de 4,70 m, est à ce jour le plus grand et puissant modèle de la marque, atteignant dans cette version Brabus quelques 646 ch ! Son style incarne le nouveau langage Smart, et certains détails trahissent sa sportivité. Doté d'une batterie de 100 kWh en 800 V, il peut se recharger de 10 à 80 % en 18 mn et promet 540 km d'autonomie... comptez plutôt un peu plus de 400 km. Précis, agile, il abat un 0 à 100 km/h fulgurant en 3,8 s, malgré son poids. Le freinage manque toutefois de mordant et la direction de ressenti. Confort et espace sont au rendez-vous, dans un habitacle assez chic.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie et recharge**
**Habitabilité/coffre**
**Equipements et finition**

**− DÉFAUTS**
**Ressenti direction - Freinage**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 61 600 € - 10 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 646 ch |
| Couple | 710 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/40 R21 |
| BATTERIE | Lithium NMC 100 kWh |
| COFFRE | 540+45 dm³** |
| POIDS | 2378 kg |
| L x l x h (en m) | 4,70 x 1,92 x 1,71 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 0 à 100 km/h | 3s8 |
| TEMPS DE CHARGE | 18 mn (borne DC 400 kW max.) |
| AUTONOMIE | 540 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★★☆

# #5 100 kWh 588 ch Summit Edition

*La finition Summit Edition peut être équipée d'un rack sur le toit avec échelle, d'un marchepied et d'une boîte de rangement extérieure.*

*L'habitacle ultra technologique est valorisant, avec une dotation riche orientée confort et multimédia.*

## En tenue de treck

SUV familial électrique de Smart, le #5 atteint ici son sommet avec cette offre comprenant deux moteurs et 588 ch, associés à une batterie de 100 kWh et une architecture 800 V. Cette version intégrale vise les performances tout en conservant jusqu'à 540 km d'autonomie. Comme les autres déclinaisons hautes, elle profite d'une recharge ultra rapide (jusqu'à 400 kW, 10-80 % en moins de 20 min) et d'un équipement très complet. Cette déclinaison Summit Edition, plus baroudeuse, ajoute des accessoires extérieurs dédiés à l'aventure, une combinaison de couleurs exclusive et un mode de conduite "off road". Une alternative au look sportif de la Brabus.

**+ QUALITÉS**
**Performances élevées**
**Recharge très rapide**

**− DÉFAUTS**
**Poids important**
**Prix élevé**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 57 600 € - 9 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 € |
| MOTEUR | Electrique asynchrone |
| Puissance | 588 ch |
| Couple | 643 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 100 kWh |
| COFFRE | 540+45 dm³ |
| POIDS | 2381 kg |
| L x l x h (en m) | 4,70 x 1,92 x 1,71 |
| VITESSE MAXI | 204 km/h |
| 1000 m D. A. | 23,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 1,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 18 min (rapide) 10h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 420 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# SUBARU

## Solterra 342 ch 4Xperience

*Pour 4 000 € de plus, la finition supérieure ajoute principalement le toit panoramique, une sellerie cuir et un système audio Harman Kardon.*

*Grâce à son chargeur embarqué de 22 kW, le Solterra a une charge "lente" plus rapide que beaucoup de rivaux restés en 11 kW.*

### Gamme en transition

Cousin du Toyota bZ4X, le Solterra se relance à son tour (avant d'être épaulé par le plus petit Uncharted, cousin du C-HR+) : batterie améliorée et refroidie par la clim, puissance maxi portée à 342 ch (mais plus d'entrée de gamme à 218 ch) et autonomie qui dépasse désormais les 500 km. Le chargeur embarqué, pour sa part, grimpe de 7 à 22 kW maxi. À bord, la console centrale est revue et l'écran passe de 12,3 à 14". La transmission intégrale a été optimisée par Subaru, et se montre plus progressive dans ses réactions sur revêtement glissant. Un argument de poids pour les adeptes de la marque.

**+ QUALITÉS**
**Batterie optimisée**
**Transmission revue**

**– DÉFAUTS**
**Gamme restreinte**
**Image diluée**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 48 990 € - 8 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - OUI |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 342 ch |
| Couple | 268 (AV) et 169 (AR) Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. |
| PNEUS | 235/50 R20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 73,1 kWh |
| COFFRE | 560 dm³ |
| POIDS | NC |
| L x l x h (en m) | 4,69 x 1,86 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 160 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s7 |
| TEMPS DE CHARGE | Moins de 4h (22 kW) 28 min |
| AUTONOMIE | 509 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# SUZUKI

## Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid 110 Privilège

*Le dernier restylage en date du Vitara lui a apporté un bouclier avant très légèrement modifié.*

### Toujours prêt

Concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur, le Vitara a pour lui une véritable allure de baroudeur. Il peut également séduire par son habitabilité satisfaisante et sa présentation réussie. Cette version dispose aussi d'un efficace 4 cylindres 1.4 turbo-essence épaulé d'une micro-hybridation et développant 129 ch. Doux à l'usage, il sait aussi se montrer plus dynamique, profitant d'un poids contenu. Ce qui l'aide aussi à consommer très peu pour la catégorie. Dommage, il manque d'insonorisation et d'une finition un peu plus cossue face à une concurrence très relevée dans ce segment.

**+ QUALITÉS**
**Moteur dynamique**
**Existe en 4x4 (+ 2 000 €)**

**– DÉFAUTS**
**Insonorisation perfectible**
**Concurrence rude**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 27 540 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 119 g/km + 280 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1373 cm³ |
| Puissance | 110 ch à 4 500 tr/mn |
| Couple | 235 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 17 |
| RESERVOIR | 47 litres |
| COFFRE | 417 dm³** |
| POIDS | 1 180 kg |
| L x l x h (en m) | 4,19 x 1,78 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s4 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,3 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

## S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid 110 Privilège

*S'il n'est pas le plus sexy de sa catégorie, le Suzuki S-Cross profite d'une carrosserie bien protégée.*

### Un choix malin

Moins connu que le Vitara, le Suzuki S-Cross est un crossover qui a pourtant des arguments intéressants. Sous le capot, son petit 4 cylindres dispose d'une micro-hybridation 48V efficace, qui lui permet une belle souplesse et une consommation intéressante. Autre atout du modèle, la possibilité d'être configuré avec 4 roues motrices, pour 2 000 € de plus. A bord, l'ambiance apparaît austère et un brin dépassée, même si la finition a progressé et que l'interface tactile multimédia est, malgré sa petite taille, plutôt dans le coup. Surtout, l'habitabilité est généreuse, notamment aux places arrière, et le coffre s'avère pratique.

**+ QUALITÉS**
**Prix/équipements**
**Motorisation sobre**
**Habitacle fonctionnel**

**– DÉFAUTS**
**Ambiance intérieure**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 30 540 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 121 g/km + 330 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1373 cm³ |
| Puissance | 110 ch à 4 500 tr/mn |
| Couple | 235 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/55 R 17 |
| RESERVOIR | 47 litres |
| COFFRE | 430 dm³** |
| POIDS | 1205 kg |
| L x l x h (en m) | 4,30 x 1,79 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s4 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,4 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# TESLA

## Model Y Propulsion 60 kWh 299 ch

*A bord, l'ambiance est austère mais on retrouve avec plaisir l'imposant écran tactile à la fois lisible et facile à utiliser.*

*Tesla lance une version plus abordable... qu'elle augmente déjà de 1 000 € !*

### Le Model Y se relance

Les ventes du Tesla Model Y reculent en France face à une concurrence accrue, notamment chinoise et européenne. Pour réagir, Tesla lance une version d'entrée de gamme plus abordable (à partir de 40 990 €) mais simplifiée, avec des équipements et une présentation modeste. Malgré une finition plus austère, la qualité reste correcte et l'habitacle conserve son design épuré et pratique, notamment grâce à un grand coffre. L'autonomie est satisfaisante (environ 410 km) et la recharge rapide, soutenue par le réseau Superchargeur. Performant et agile, le SUV offre un bon compromis entre dynamisme et confort, malgré quelques défauts en maniabilité et ergonomie.

**+ QUALITÉS**
**Rapport prix/prestations**
**Autonomie acceptable**

**– DÉFAUTS**
**Prix qui gonfle déjà (+ 1 000 €)**
**Présentation basique**

**LES CHIFFRES***

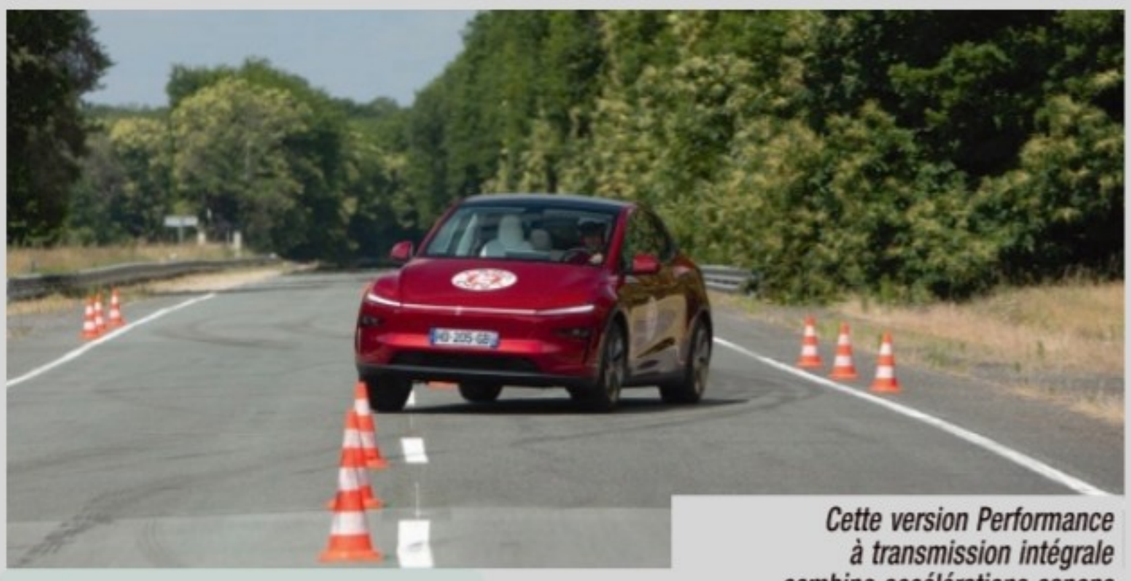
| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 40 990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3600 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 299 ch |
| Couple | 440 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 62 kWh |
| COFFRE | 695+105 dm³** |
| POIDS | 1 928 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,98 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 201 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 5h40 (11kW) 23h (secteur) |
| AUTONOMIE | 500 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

**LES ÉTOILES Auto Plus** ★★★★★

# TESLA

## Model Y 79 kWh 410 ch Performance



*Cette version Performance à transmission intégrale combine accélérations canons et motricité irréprochable.*

### Désir de revanche

Si les prestations du Model Y Grande Autonomie 4x4 Premium ne vous suffisent pas, Tesla propose une version Performance pour 9 000 € de plus. Tournée vers la sportivité avec ses jolies roues de 21" et ses éléments de carrosserie spécifiques, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 465 km. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par ce Model Y de 410 ch s'annoncent canons. D'après nos chiffres, ce SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 5s1. Seul hic : le confort de suspensions.

**+ QUALITÉS**
**Ambiance intérieure**
**Autonomie/performances**
**Look sympa**

**– DÉFAUTS**
**Sensation direction/freins**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 63 249 € - 11 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 410 ch |
| Couple | 493 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 79 kWh |
| COFFRE | 695+105 dm³ |
| POIDS | 2000 kg |
| L x l x h (en m) | 4,79 x 1,98 x 1,63 |
| VITESSE MAXI | 201 km/h |
| 1000 m D. A. | 24,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 30 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 465 km |

**LES ÉTOILES Auto Plus** ★★★★☆

# TOYOTA

## Yaris Cross Hybride 116 Design

*Le restylage du Yaris Cross arrive (voir pages nouveautés).*

### Original, pas gourmand

Vous aimez la Yaris, vous aimerez encore plus cette déclinaison Cross. Ce SUV urbain affiche une ligne singulière et robuste, un peu à contre-courant de ce que propose la concurrence. A bord, le traitement est plus consensuel et identique à celui de la Yaris, mais on remarque l'intégration d'une instrumentation numérique. En revanche, l'espace intérieur s'avère assez étriqué. Mais le coffre, avec 436 dm³, est très généreux. Sous le capot, c'est le moteur de la Yaris Hybride qui rempile. Un peu juste en performances, il est en revanche très sobre. En version Design, l'équipement est au top.

**+ QUALITÉS**
**Offre originale sur le segment**
**Coffre volumineux**

**– DÉFAUTS**
**Reprises moyennes**
**Le prix n'est pas bradé**

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 31 800 € - 5 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 101 g/km 0 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 1 490 cm³ |
| Puissance | 116 ch à nc tr/mn |
| Couple | 141 Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 215/50 R 18 |
| RESERVOIR | 36 litres |
| COFFRE | 436 dm³ |
| POIDS | 1 242 kg |
| L x l x h (en m) | 4,18 x 1,77 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 166 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 8,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,7 l/100 km |

**LES ÉTOILES Auto Plus** ★★★★☆

# TOYOTA

## Yaris Cross Hybride 130 AWD Trail

*Dans cette finition haut de gamme Trail, la Yaris Cross bénéficie d'une peinture biton. Le restylage arrive.*

### Montée en puissance

Ils ne sont pas légion les SUV citadins disponibles en 4x4. C'est le cas de ce Yaris Cross qui a subi un mini restylage. La transmission intégrale vous coûtera, à finition équivalente, 2 000 € de plus que la version 4x2. Du côté de la motorisation, le nouveau bloc hybride de 130 ch est l'unique offre dans cette configuration. Bien pour les performances, un peu moins pour le budget. Il faut quand même nuancer car cette finition Trail qui revient offre de série un équipement très complet écran multimédia 12,3 pouces, pare-brise chauffant, toit panoramique. Enfin, le confort progresse !

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 36 900 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 114 g/km + 190 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée | 1490 cm³ |
| Puissance | 130 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 185 Nm |
| ALIMENTATION | Essence |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. |
| PNEUS | 215/50 R18 |
| RESERVOIR | 36 litres |
| COFFRE | 368 dm³** |
| POIDS | 1349 kg |
| L x l x h (en m) | 4,20 x 1,77 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 163 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s4 |
| CONSOMMATION MIXTE | 4,9 l/100 km |

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

**+ QUALITÉS**
**Moteur plus discret**
**Présentation/équipement**

**− DÉFAUTS**
**Tarif élevé**
**Coffre plus petit (4x4)**

## C-HR Hybride 140 ch Collection

*À tout miser sur un design atypique, Toyota sacrifie l'espace aux places arrière et le coffre du C-HR.*

### Stylé et sobre

Le style de ce dernier opus reste spectaculaire. La motorisation évolue sensiblement. Le 1.8 l développe désormais 140 ch en lieu et place des 122 ch de l'ancienne génération. La douceur de conduite est au rendez-vous et les consommations maîtrisées. Petit bémol en ce qui concerne la transmission à variation continue qui emballe encore trop le moteur. A bord, si le confort progresse, l'amortissement manque encore de douceur. On se console avec un équipement de série généreux (conduite semi-autonome...). Dommage que l'espace soit compté aux places arrière et le volume de coffre limité.

**LES CHIFFRES** Labo Auto Plus

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 950 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 109 g/km + 75 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1798 cm³ |
| Puissance | 140 ch à nc tr/mn |
| Couple | 142 (+ 185 élec.) Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 225/50 R 19 |
| RESERVOIR | 43 litres |
| COFFRE | 390 dm³ |
| POIDS | 1487 kg |
| L x l x h (en m) | 4,36 x 1,83 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 167 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

**+ QUALITÉS**
**Sobriété**
**Equipements**

**− DÉFAUTS**
**Habitabilité/Coffre**
**Phases d'accélarations**

## C-HR+ Performance AWD 343 ch Collection

*Le C-HR+ partage la plate-forme du bZ4X et n'a rien d'un simple C-HR électrifié. On apprécie son comportement rigoureux et son confort.*

*Pas de boîte à gants à bord du C-HR+ ! L'emplacement est occupé par le système de chauffage, et les autres espaces fermés sont rares.*

### Bon élève discret

Rien de révolutionnaire pour cet inédit petit frère du bZ4X qui n'a donc aucun rapport autre que le nom avec le C-HR originel. Sobre, il préfère le sérieux à la surenchère technologique: pas de fonctions connectées complexes ou d'écrans géants à bord du C-HR+, et la charge rapide est dans la moyenne (150 kW). En revanche, sa consommation modérée permet une autonomie confortable et, dans la veine des Toyota actuelles, comportement routier et confort de haut niveau en font un agréable compagnon de voyage. A condition de limiter les bagages: le coffre déçoit.

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 400 € - 10 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 343 ch |
| Couple | AV : 268 Nm + AR 170 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R20 |
| BATTERIE | Li-ion 72 kWh |
| COFFRE | 416 dm³ |
| POIDS | 2080 kg |
| L x l x h (en m) | 4,52 x 1,87 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s2 |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn pour 150 kW (10 à 80%) |
| AUTONOMIE | 505 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

**+ QUALITÉS**
**Châssis réussi**
**Autonomie**

**− DÉFAUTS**
**Habitabilité moyenne**
**Coffre**

# C-HR PHEV 225 ch Collection

*Dans cette finition haut de gamme, le C-HR se pare de série d'un toit vitré opacifiant, de la navigation connectée, d'un hayon motorisé...*

## Enfin branché !

Le C-HR devient hybride rechargeable pour la première fois avec 223 ch cumulés. Le moteur électrique de 163 ch est alimenté par une batterie de 13,6 kWh. Ce qui permet de parcourir 60 km sans faire frémir le quatre cylindres. Ensuite, ce modèle se conduit comme n'importe quel véhicule hybride. Comptez 5,8 l 100/km de consommation moyenne sur une longue distance. Les nouvelles suspensions offrent davantage de fermeté lorsque le rythme s'accélère, ce qui profite au dynamisme, mais la direction pourtant précise manque de feeling. Et le tarif n'est pas accessible à toutes les bourses.

**+ QUALITÉS**
**Consommation**
**Richement doté**

**– DÉFAUTS**
**Tarif**
**Visibilité 3/4 arrière**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 47 600 € - 8 CV |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 52 g/km 0 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1987 cm³ |
| Puissance | 197 ch à nc tr/mn |
| Couple | 190 (+206 élec.) Nm à nc tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS | 225/50 R 19 |
| RESERVOIR | 43 litres |
| COFFRE | 365 dm³ |
| POIDS | 1502 kg |
| L x l x h (en m) | 4,36 x 1,83 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 185 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,3 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 5,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# bZ4X Grande Autonomie 2WD 69 kWh 224 ch Lounge

*Le bZ4x évolue en douceur et adopte un nouveau bandeau lumineux et des passages de roue laqués plus élégants.*

## Mise à jour nécessaire

Restylé précocement, le Toyota bZ4X corrige ses principaux défauts sans bouleverser sa recette. Sa batterie progresse à 69 kWh utiles et promet 559 km WLTP, avec environ 400 km envisageables sur route. La charge rapide reste limitée à 150 kW, mais le préconditionnement réduit la charge de 10 à 80 % à 28 minutes. Plus consensuel dehors, modernisé dedans (écran 14"), le SUV conserve un bon confort et une vie à bord spacieuse. En revanche, l'ergonomie, la qualité perçue et le dynamisme restent en retrait face à des références souvent moins chères.

**+ QUALITÉS**
**Confort/habitabilité**
**Autonomie en progrès**

**– DÉFAUTS**
**Dynamisme limité**
**Prix peu compétitif**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 48 900 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 380 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 224 ch |
| Couple | 268 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/60 R18 |
| BATTERIE | Lithium-ion 69 kWh |
| COFFRE | 560 dm³ |
| POIDS | 1930 kg |
| L x l x h (en m) | 4,69 x 1,86 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 160 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s4 |
| TEMPS DE CHARGE | 28 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 559 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

# Land Cruiser D-4D 204 ch Lounge

*Sa capacité passe à sept places grâce à l'ajout de deux sièges escamotables dans le coffre, (option à 1 500 €).*

*Très luxueux, le Land Cruiser Lounge propose de nombreux équipements de confort et de sécurité.*

## Papi résiste !

Cette 15e génération n'est proposée qu'en version 5 portes. Il est toujours équipé de son moteur diesel de 2.8 développant 204 ch mais dispose d'une nouvelle boîte de vitesses à 8 rapports. A bord, l'habitacle est modernisé. La planche de bord est très actuelle avec un système multimédia. Si l'on omet le gabarit et ses plus de 2500 kg, ce Land Cruiser se conduit facilement et dans le confort. Mais il est avant tout conçu pour le Off-Road. Il s 'équipe entre autres de nouvelles fonctionnalités comme le Craw Control, qui gère le couple moteur et les freins pour maintenir une vitesse en tout-terrain.

**+ QUALITÉS**
**Confort/habitabilité**
**Puissance moteur**

**– DÉFAUTS**
**Gabarit imposant**
**Malus maximum**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 93 500 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 282 g/km + 80000 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 2755 cm³ |
| Puissance | 204 ch à 3000 tr/mn |
| Couple | 500 Nm à 1600 tr/mn |
| ALIMENTATION | Diesel + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 265/60 R 20 |
| RESERVOIR | 80 litres |
| COFFRE | 761 dm³ |
| POIDS | 2461 kg |
| L x l x h (en m) | 4,93 x 1,98 x 1,93 |
| VITESSE MAXI | 174 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,8 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 10,2 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# VINFAST

## VF6 204 ch Plus

*Dessin minimaliste, finition et matériaux basiques pour la planche de bord. L'écran de 12,9 " regroupe toutes les commandes.*

### Pas encore au niveau

La toute jeune marque vietnamienne tente une percée sur notre marché avec ce petit SUV électrique au style moderne mais sobre qui compense son prix déjà élevé (33 990 € en Eco, 37 990 € en Plus) par un équipement riche, une garantie de 7 ans et des performances correctes. A bord, toutes les fonctions passent par l'écran, mais hélas l'ergonomie n'est pas au rendez-vous. Sur la route, la visibilité, les mouvements de caisse, la motricité et l'autonomie (245 km sur voie rapide) déçoivent aussi. Et l'image de marque comme le réseau sont encore à construire.

*Son rapport prix/prestations - correct pour un modèle de 200 ch - et sa garantie de 7 ans ne compensent pas une conception perfectible.*

**+ QUALITÉS**
**Garantie 7 ans**
**Équipement**

**− DÉFAUTS**
**Ergonomie, confort, coffre**
**Autonomie**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 37 990 € - NC |
| $CO_2$ - ÉCOPASTILLE | 0 g/km **0 €** |
| MOTEUR | Electrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance | 204 ch |
| Couple | 310 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R19 |
| BATTERIE | Li-ion 59,6 kWh |
| COFFRE | 285 dm³ |
| POIDS | 2 050 kg |
| L x l x h (en m) | 4,24 x 1,83 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 175 km/h |
| 1 000 m D. A. | 30,2 s |
| 80 à 120 km/h (en d) | 5,3 s |
| TEMPS DE CHARGE | 10h (7,4 kW) - 27 mn (prise rapide) |
| AUTONOMIE | 290 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★½☆☆

# VOLKSWAGEN

## T-Cross 1.0 TSI 95 Life Plus

*Le restylage du T-Cross est du genre discret. Mais les changements à bord sont plus significatifs.*

### Polo surélevée

VW drague les amateurs de petits SUV avec ce T-Cross au format de poche. Et de belle manière, puisque celui-ci se montre pratique avec un bel espace dans l'habitacle comme dans le coffre, un siège passager rabattable à plat, une banquette coulissant sur 14 cm et de nombreux rangements. Récemment restylé, il offre enfin une finition à la hauteur de son blason... Et de son tarif. Bien que placide, le comportement routier rassure, de même que la position de conduite en hauteur. Et le moteur 1.0 turbo de 95 ch se montre discret, sobre, et déjà suffisamment performant. Mais les tarifs sont élevés !

**+ QUALITÉS**
**Fonctionnalité**
**Espace intérieur**
**Douceur à l'usage**

**− DÉFAUTS**
**Entrée de gamme déjà chère**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 29 400 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 125 g/km + 540 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 95 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 175 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS | 205/60 R 16 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 444/569 dm³ |
| POIDS | 1 230 kg |
| L x l x h (en m) | 4,11 x 1,76 x 1,56 |
| VITESSE MAXI | 174 km/h |
| 1 000 m D. A. | 33,8 s |
| 80 à 120 km/h (en 4e/5e) | 10,1/15,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,3 l/100 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★★★☆

## T-Cross 1.0 TSI 116 DSG 7 Life Plus

*Le restylage se reconnaît à l'arrière par une nouvelle signature lumineuse en croix. L'éclairage Matrix LED est en option.*

### Totale décontraction

Ce T-Cross TSI 116 peut être équipé, au choix, d'une boîte manuelle ou de cette auto. DSG7. Typée écolo en mode normal, celle-ci a tendance a monter un peu trop tôt les rapports mais a le mérite de reposer la jambe gauche dans les bouchons. Et quoi qu'il en soit, difficile de trouver mécanisme plus rapide dans le segment, tout en gardant une belle sobriété (seulement 6,4 l/100 km en moyenne). De quoi transformer le T-Cross en un petit SUV accompli, apte à avaler les kilomètres en toute décontraction, même si l'amortissement peut sembler un peu ferme. Son restylage récent a corrigé quelques défauts de jeunesse.

**+ QUALITÉS**
**Douceur de conduite**
**Appétit maîtrisé**
**Performances**

**− DÉFAUTS**
**Tarifs élevés**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 32 400 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 130 g/km + 983 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 116 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple | 200 Nm à 2 000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 205/55 R 17 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 444/569 dm³ |
| POIDS | 1 274 kg |
| L x l x h (en m) | 4,13 x 1,76 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 190 km/h |
| 1 000 m D. A. | 32,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,4 l/100 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★★★½

# T-Cross 1.5 TSI 150 DSG 7 R-Line

*Principal point noir du T-Cross, la finition a bien progressé depuis le restylage avec des matériaux plus flatteurs.*

## Petit SUV aux gros bras

Restylé depuis peu, le T-Cross, concurrent des 2008 et Captur, a désormais droit au bloc 4 cylindres essence de 150 ch. De quoi lui offrir des performances de premier ordre, et surtout un agrément quasi inédit sur ce segment. Bonne surprise, le malus ne s'envole pas, et les consommations restent raisonnables (6,8 l/100 km en moyenne selon nos mesures). En revanche, les tarifs sont costauds : plus de 35000 € en R-Line, voilà qui commence à faire pour le plus petit des SUV de Volkswagen, surtout qu'ailleurs, on a accès à de l'hybride à ce prix. Mais la dotation technologique est riche : conduite semi-autonome, éclairage matrix LED...

**+ QUALITÉS**
**Performant et sobre**
**Qualité intérieure en hausse**
**Equipement riche**

**− DÉFAUTS**
**Tarifs élevés pour le segment**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 37 000 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 134 g/km + 1386 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 6000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 215/45 R 18 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 444/569 dm³ |
| POIDS | 1302 kg |
| L x l x h (en m) | 4,14 x 1,76 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,9 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,6 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,8 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Taigo 1.0 TSI 116 DSG 7 Life Plus

*Le style du Taigo est réussi, de même que le traitement de l'habitacle. Mais le châssis et ce moteur manquent de piment.*

## Costume bien taillé

Le Taigo se place entre le T-Roc et le T-Cross. Avec sa lunette arrière inclinée et des surfaces vitrées réduites, le nouveau venu surfe sur la vague des SUV coupés. Sa planche de bord cossue piquée à la Polo donne une impression de sérieux. Si son comportement routier ne prête pas le flanc à la critique, on s'ennuie un peu au volant à cause d'un manque d'agilité et de précision côté direction. Par ailleurs, le 1.0 TSI de 116 ch fait juste son job. Cette motorisation est facturée 1 110 € par rapport au 95 ch, avec 1910 € de supplément pour avoir droit à la boîte auto., certes agréable.

**+ QUALITÉS**
**Présentation**
**Espace intérieur**
**Douceur à l'usage**

**− DÉFAUTS**
**Conduite peu grisante**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 32 000 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 126 g/km + 650 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 116 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 200 Nm à 2000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 205/55 R 17 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 419 dm³ |
| POIDS | 1245 kg |
| L x l x h (en m) | 4,27 x 1,76 x 1,52 |
| VITESSE MAXI | 191 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,1 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,3 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# Taigo 1.0 TSI 95 VW Edition

*Bonne nouvelle : la ligne de SUV coupé du Taigo n'empiète pas sur l'habitabilité ou le coffre.*

## Coupé mais pas raboté

Volkswagen cède à la mode des SUV coupés ! Le Taigo rejoint ses cousins T-Roc et T-Cross sur le segment prisé des petits SUV. Bonne nouvelle, sa ligne de toit plongeante n'handicape pas trop l'habitabilité ou le coffre face à ses cousins, même s'il fait un peu moins bien qu'eux. A l'avant, on retrouve la présentation de la Polo restylée : sérieux, bien fini, mais logiquement un peu terne surtout en entrée de gamme. Le TSI 95 ch, comme sur les autres modèles de la marque, fait le job. Mais il tire un peu la langue quand le rythme augmente, alors que le châssis n'est pas des plus ludiques.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité préservée**
**Finition sérieuse**

**− DÉFAUTS**
**Intérieur terne**
**Châssis paresseux**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 27 800 € - 5 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 123 g/km + 400 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 95 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 175 Nm à 1600 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS | 205/60 R 16 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 419 dm³** |
| POIDS | 1229 kg |
| L x l x h (en m) | 4,27 x 1,76 x 1,52 |
| VITESSE MAXI | 184 km/h |
| 0 à 100 km/h | 11s1 |
| CONSOMMATION MIXTE | 5,4 l/100 km |

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES ★★★½☆

# Taigo 1.5 TSI 150 DSG 7 R-Line

*Le Taigo 1.5 TSI séduit par ses performances, sa douceur à l'usage et sa sobriété.*

## Sportif en apparence

Le Taigo pimente un peu la conduite avec le 1.5 TSI de 150 ch, performant, peu gourmand grâce à son système de coupure de deux des quatre cylindres à allure cool, et forcément associé à la rapide boîte auto. DSG. On apprécie aussi, dans cette finition R-Line, les sièges sport offrant un meilleur maintien. Ceci-dit, pas de quoi s'extasier non plus, car le train avant n'est ni réactif ni très accrocheur, et la direction manque de précision. Enfin, à plus de 35000 €, ce modèle n'est pas donné, sans compter son malus. Restent les qualités intrinsèques du modèle, notamment son espace intérieur.

**+ QUALITÉS**
**Performances**
**Sobriété**
**Habitabilité**

**− DÉFAUTS**
**Comportement placide**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 35 400 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 131 g/km + 1074 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 6000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 215/45 R 18 |
| RESERVOIR | 40 litres |
| COFFRE | 419 dm³ |
| POIDS | 1290 kg |
| L x l x h (en m) | 4,27 x 1,76 x 1,52 |
| VITESSE MAXI | 210 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,0 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,1 l/100 km |

LES ÉTOILES ★★★½☆

# VOLKSWAGEN

## T-Roc 1.5 eTSI Hybrid 150 DSG 7 R-Line

*Matériaux plus valorisants, grand écran 12,9" et technologies modernes: la montée en gamme est nette.*

*Plus long et plus statutaire, le T-Roc adopte la plate-forme du Tiguan et gagne en prestance.*

### Tout d'un grand

Le nouveau Volkswagen T-Roc change de dimension. Long de 4,37 m (+13 cm), il partage désormais sa plate-forme avec le Tiguan et vise clairement un usage familial. L'habitabilité arrière progresse un peu et le coffre atteint 470 dm³, tandis que la présentation intérieure fait un net bond en qualité, corrigeant les défauts de l'aîné. L'équipement technologique se montre également très complet, avec un écran central jusqu'à 12,9" et un stationnement assisté. Sous le capot, le 1.5 eTSI 150 ch micro-hybridé reste agréable mais trop gourmand (6,8 l/100 km relevés). Moderne et polyvalent, il convainc… mais à plus de 40 000 €, le prix pique.

**+ QUALITÉS**
**Équipement et confort**
**Comportement**

**– DÉFAUTS**
**Consommations**
**Tarifs**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 42 800 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 128 g/km + 818 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 6000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 225/40 R20 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 470 dm³ |
| POIDS | 1445 kg |
| L x l x h (en m) | 4,38 x 1,82 x 1,57 |
| VITESSE MAXI | 202 km/h |
| 1000 m D. A. | 30,4 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 5,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## T-Roc Cabriolet 1.0 TSI 116 Style

*Cette génération de T-Roc part à la retraite et malheureusement, cette version cabriolet ne sera pas renouvelée.*

### Remplacé au toit levé

Malgré l'arrivée d'une toute nouvelle génération du T-Roc, radicalement différente, cette insolite version découvrable de l'ancienne génération reste au catalogue. Malheureusement, la masse importante du Cabriolet (plus de 1 500 kg) pénalise les performances avec ce moteur de 116 ch, alors que les tarifs restent très élevés. Le prix de l'originalité... Pour le reste, le T-Roc est toujours un SUV compétent, même en 2026, avec un châssis à la fois rassurant et confortable, et un intérieur correctement fini depuis le restylage, même si sur ce point la nouvelle génération fait beaucoup mieux.

**+ QUALITÉS**
**Toujours au catalogue**
**Malus allégé**

**– DÉFAUTS**
**Performances justes**
**Tarifs élevés**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 41 530 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 138 g/km + 1931 € |
| MOTEUR | 3 cyl. en ligne, 12S |
| Cylindrée | 999 cm³ |
| Puissance | 116 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 200 Nm à 2000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS | 215/50 R18 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 310 dm³** |
| POIDS | 1502 kg |
| L x l x h (en m) | 4,28 x 1,82 x 1,52 |
| VITESSE MAXI | 187 km/h |
| 0 à 100 km/h | 12s3 |
| CONSOMMATION MIXTE | 6 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

## T-Roc 1.5 eTSI Hybrid 116 Life

*En finition basse, pas question de jolies jantes de 18 " ou plus. Mais le T-Roc y gagne en confort.*

### Descente de gamme

Le nouveau T-Roc est bourré de qualités. Il emprunte au Tiguan sa plateforme, qui lui offre un espace habitable généreux et un coffre caverneux et pratique. Surtout, il est très doux et silencieux, y compris sur autoroute, ce qui n'est pas donné pour un SUV citadin, même un grand comme celui-ci. Son problème ? Son prix... Mais moins dans cette version 116 ch d'accès. Il s'agit ici toujours du 1.5 eTSI, très discret, voire invisible. Il est certes un poil gourmand, mais c'est le prix à payer pour tant d'agrément. Et les reprises sont suffisantes. A ce prix, il est intéressant : certains sont moins chers ou plus performants, mais pas aussi homogène.

**+ QUALITÉS**
**Tarif plus contenu**
**Moteur très doux**
**Habitabilité**

**– DÉFAUTS**
**Moteur un peu gourmand**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 34 000 € - 6 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 126 g/km + 650 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 116 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 200 Nm à 2000 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 225/55 R 17 |
| RESERVOIR | 50 litres |
| COFFRE | 470 dm³ |
| POIDS | 1422 kg |
| L x l x h (en m) | 4,38 x 1,83 x 1,58 |
| VITESSE MAXI | 182 km/h |
| 1000 m D. A. | 33,5 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 8,4 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 6,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# ID.4 Pro 286 Life Max

*Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch. Mais une récente hausse de prix lui fait perdre le maxi bonus.*

## Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact reprenant la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire. Plus cher depuis peu, il a perdu le bénéfice du bonus maxi.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie correcte**
**Agrément de conduite**
**Diamètre de braquage**

**− DÉFAUTS**
**Tarifs**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 48 590 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 385 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 286 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 77 kWh |
| COFFRE | 565 dm³ |
| POIDS | 2200 kg |
| L x l x h (en m) | 4,59 x 1,86 x 1,64 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 48h (secteur) 7h30 (11kW) |
| AUTONOMIE | 450 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★★★☆

# Tiguan 1.5 eTSI 150 DSG 7 R-Line Exclusive

*Assez imposant, le nouveau Tiguan adopte le style tout en rondeur de la gamme électrique ID.*

## Campé sur ses appuis

Le Tiguan est l'une des stars de Volkswagen. Son renouvellement n'est donc pas complètement radical, une habitude maison. Pas de style tranchant ici, le Tiguan renforce plutôt ses atouts principaux : des moteurs ronds et performants, un intérieur logeable, et une belle qualité de fabrication. Les interfaces, repensées, sont plus intuitives, tout comme le très grand écran central. Malheureusement, les tarifs s'envolent, jusqu'à se dépasser les 60000 € ici, malus compris pour cette version hybride légère... Et il n'est pas exempt de défauts : amortissement ferme, direction peu agréable...

**+ QUALITÉS**
**Logeable à l'arrière**
**Bons moteurs**

**− DÉFAUTS**
**Tarif élevé**
**Confort ferme**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 59 200 € - 8 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 141 g/km + 2770 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à 5000 tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R 20 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 590/730 dm³ |
| POIDS | 1639 kg |
| L x l x h (en m) | 4,54 x 1,85 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 194 km/h |
| 1000 m D. A. | 31,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 6,9 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,8 l/100 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★★☆☆

# ID.5 Pro 286 Life

*La ligne de toit ne pénalise pas du tout l'espace à bord et rajoute même de l'autonomie. Mais à quel prix !*

## Un SUV coupé ambitieux

Version coupé du SUV électrique ID.4, l'ID.5 ne compromet pour autant ni sa généreuse habitabilité, ni son coffre. Mieux : la ligne plongeante à l'arrière, plus aérodynamique, permet de grappiller de précieux kilomètres d'autonomie (440 km mesurés en moyenne). De quoi voyager sereinement, d'autant que l'ID.5 séduit par son silence même à allure de croisière, et sa douceur générale. Mais, à motorisation et batterie équivalentes, le tarif explose par rapport à l'ID.4 : + 4510€ ! Voilà qui fait cher la coupe... Difficilement justifiable. D'autant que l'ID.5, même en entrée de gamme, n'a pas droit au bonus maxi.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité généreuse**
**Autonomie améliorée**

**− DÉFAUTS**
**Surcoût ambitieux**
**Détails de finition**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 51 900 € - 6 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 385 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 286 ch |
| Couple | 545 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 20 - 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 77 kWh |
| COFFRE | 544 dm³ |
| POIDS | 2151 kg |
| L x l x h (en m) | 4,60 x 1,86 x 1,62 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 27,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,0 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h30 (11kW) 30 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 440 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★★½☆

# Tiguan eHybrid 272 R-Line

*Le nouveau Tiguan est disponible en deux versions hybrides rechargeables: en 204 ch ou, comme ici, en 272 ch.*

## Plus loin, plus cher

Récemment renouvelé, le Tiguan, star de la marque, embarque logiquement son système hybride rechargeable de dernière génération. Ce groupe de 272 ch a déjà été aperçu sur les Passat et Golf, et se distingue surtout par une impressionnante autonomie en mode 100 % électrique : 89 km en conditions variées, selon nos mesures. Seuls les SUV premiums comme le Mercedes GLC font mieux, mais ils sont encore plus chers. Non pas que le Tiguan est accessible : en finition R-Line, on dépasse les 60000 €, hors malus... Mais, outre un comportement peu inspiré, il est difficile de lui faire de vrais reproches.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie électrique**
**Habitabilité**
**Conso. raisonnable**

**− DÉFAUTS**
**Comportement fade**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 62 800 € - 9 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 36 g/km + 2015 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 272 ch cumulés |
| Couple | 400 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R 20 |
| RESERVOIR | 45 litres |
| COFFRE | 495/635 dm³ |
| POIDS | 1900 kg |
| L x l x h (en m) | 4,54 x 1,86 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 216 km/h |
| 1000 m D. A. | 28,3 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,4 l/100 km |

LES ÉTOILES (Auto Plus) ★★★★☆

# VOLKSWAGEN

## Tayron 1.5 eTSI 150 DSG 7 Life

*L'habitabilité au second rang est généreuse mais les places du fond ne serviront qu'à dépanner.*

*Ce n'est pas qu'une ressemblance : le Tayron n'est autre qu'un Tiguan rallongé de 24 cm et doté d'une proue modifiée.*

### Cinq à sept

Nouveau venu dans la gamme Volkswagen, le Tayron est le remplaçant direct de l'ancien Tiguan Allspace. Comme ce dernier, le SUV familial, qui peut accueillir jusqu'à 7 occupants, prend pour base son petit frère le Tiguan. L'empattement est allongé de 11 cm, et la longueur totale de 24 cm. Le tout au profit des places arrière et du coffre. Notez qu'il est impossible d'obtenir une configuration 7 places en version hybride rechargeable. Pour le reste, l'ensemble est très proche du Tiguan : compétent, bien fini, et encore plus logeable, même si le troisième rang servira surtout à dépanner. L'eTSI 150 ch fait le job, mais se montre un peu trop bruyant en relance et n'est pas sobre.

**+ QUALITÉS**
**Habitabilité XXL**
**Finition flatteuse**

**– DÉFAUTS**
**Moteur bruyant**
**3e rang exigu**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 52 800 € - 7 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 138 g/km + 3011 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1498 cm³ |
| Puissance | 150 ch à nc tr/mn |
| Couple | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 255/40 R 20 |
| RESERVOIR | 55 litres |
| COFFRE | 675/850/350 dm³ |
| POIDS | 1710 kg |
| L x l x h (en m) | 4,80 x 1,86 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 193 km/h |
| 1000 m D. A. | 32,2 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 7,2 s |
| CONSOMMATION MOYENNE | 7,8 l/100 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

# VOLVO

## EX30 P5 Long Range 69 kWh 272 ch Ultra

*L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.*

### L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Mais bonne nouvelle, depuis cette année, la fabrication a lieu en Belgique. De ce fait, les versions facturées sous les 47000 € peuvent profiter du fameux bonus. Pour séduire, le Volvo avance de sérieux arguments, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Si nous avons été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort en usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

**+ QUALITÉS**
**Agrément routier**
**SUV confortable**

**– DÉFAUTS**
**Toujours pas de bonus ici**
**Coffre**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 49 850 € - 5 CV |
| $CO_2$ - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 272 ch |
| Couple | 343 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 245/40 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 69 kWh |
| COFFRE | 357+15 dm³ |
| POIDS | 1816 kg |
| L x l x h (en m) | 4,24 x 1,84 x 1,55 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 26,6 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 3,4 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 62h (secteur) |
| AUTONOMIE | 340 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## XC40 B4 197 Plus

*La finition Plus bénéficie déjà d'une dotation complète avec les sièges et le volant chauffants, la caméra de recul, etc..*

### L'optimisation selon Volvo

Outre son nouveau maquillage, le Volvo B4 dispose d'un système d'hybridation légère et d'une boîte auto. La DCT7 remplace la vieillissante Geartronic 8. Quoi qu'il en soit, le 2.0 turbo essence de 197 ch, offre des performances idéales. Cet ensemble mécanique se distingue aussi par sa grande douceur d'utilisation. Et grâce à son système micro-hybride, la consommation en cycle mixte s'avère très raisonnable (6,6 l/ 100 km). Ceux qui veulent profiter d'une dotation ultra complète (toit panoramique, conduite semi-autonome de niveau 2...) pourront se tourner vers la finition Ultra à 52 100 €...

**+ QUALITÉS**
**Conso modérée**
**Douceur d'utilisation**
**Dotation appréciable**

**– DÉFAUTS**
**Comportement routier**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 49 300 € - 11 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 150 g/km + 5309 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne, 16S |
| Cylindrée | 1969 cm³ |
| Puissance | 197 ch à 4750 tr/mn |
| Couple | 300 Nm à 1500 tr/mn |
| ALIMENTATION | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS | 235/55 R 18 |
| RESERVOIR | 54 litres |
| COFFRE | 509 dm³** |
| POIDS | 1702 kg |
| L x l x h (en m) | 4,44 x 1,87 x 1,66 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s6 |
| CONSOMMATION MIXTE | 6,6 l/100 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# EX40 Single Start

*Le XC40 est rebaptisé EX40 lorsqu'il est propulsé par un moteur électrique.*

## Changement d'appellation

Rebaptisé EX40, le SUV compact 100 % électrique débute avec une modeste version de 238 ch. Contrairement à son grand frère de 408 ch, ce modèle de base Single, dont les tarifs débutent à 46950 € en finition Start, ne dispose que d'un seul moteur électrique entraînant les roues arrière. Malgré un poids assez élevé (2 000 kg), les relances se révèlent satisfaisantes et la batterie de 70 kWh autorise une autonomie de 350 km. En ville, c'est mieux : 403 km. Cerise sur le gâteau, ce EX40 accepte les charges rapides (150 kW). De ce fait, la batterie récupère 80 % de l'énergie en 30 min, environ.

**+ QUALITÉS**
**Modèle homogène**
**Autonomie correcte**
**Relances satisfaisantes**

**− DÉFAUTS**
**Poids encore trop élevé**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 46 950 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 3500 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 238 ch |
| Couple | 420 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 19 - 255/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 70 kWh |
| COFFRE | 509+37 dm³ |
| POIDS | 2000 kg |
| L x l x h (en m) | 4,44 x 1,87 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 183 km/h |
| 1000 m D. A. | 29,1 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,8 s |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 34min (rapide) |
| AUTONOMIE | 350 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# EC40 Single Extended Range 82 kWh 252 ch Start

*Pour recharger la batterie de l'EC40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 26 minutes via une borne de recharge rapide.*

## Nouvelle silhouette

Comme d'autres constructeurs, Volvo propose un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40 / EX40, le EC40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100 % électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 252 ch et sa batterie de 82 kWh autorise une autonomie de 558 km, selon Volvo. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

**+ QUALITÉS**
**Look**
**Autonomie**
**Gabarit**

**− DÉFAUTS**
**Trop lourd**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 53 550 € - 9 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique synchrone |
| Puissance | 252 ch |
| Couple | 420 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/50 R 19 - 255/45 R 19 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 479+37 dm³** |
| POIDS | 2095 kg |
| L x l x h (en m) | 4,44 x 1,88 x 1,60 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7s3 |
| TEMPS DE CHARGE | 7h (11kW) 26 min (rapide) |
| AUTONOMIE | 558 km |

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES ★★★½☆

# EX40 Single Extended Range 82 kWh 252 ch Start

*Cette version peut parcourir en moyenne 440 km. Comptez 28 min d'attente pour recharger la batterie sur une borne rapide.*

## Agréable au quotidien

Plus homogène que l'EX30, le Volvo EX40 séduit par son équilibre général. Sa direction plus ferme, son confort supérieur, une finition plus soignée et une meilleure habitabilité en font un SUV plutôt rassurant pour les plus longs trajets et agréable au quotidien. Son mode "one pedal", assez abouti, renforce également l'agrément de conduite. Surtout, il se démarque par une autonomie plutôt confortable. Sa batterie de 82 kWh lui permet de parcourir en moyenne jusqu'à 440 km. Correct ! Finalement, seules ses interfaces un peu datées trahissent l'âge avancé de ce petit SUV électrique.

**+ QUALITÉS**
**Autonomie convenable**
**Habitabilité / présentation**

**− DÉFAUTS**
**Ecran vieillissant**
**Prix pas très amical**

**LES CHIFFRES**

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50 200 € - 9 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CDP | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique |
| Puissance | 252 ch |
| Couple | 420 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 235/45 R 20 - 255/40 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 82 kWh |
| COFFRE | 509+37 dm³ |
| POIDS | 2038 kg |
| L x l x h (en m) | 4,44 x 1,87 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 1000 m D. A. | 28,8 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 4,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 28 mn (rapide) 8h (11kW) |
| AUTONOMIE | 440 km |

LES ÉTOILES ★★★★☆

# EX90 Twin Performance 111 kWh 517 ch Ultra

*Très bonne surprise sur les petites routes où l'EX90 sait se montrer plaisant malgré ses 2,8 tonnes.*

## Le nouveau chef de file

Voici le modèle le plus puissant de la gamme EX90. Ce grand SUV 7 places (5,04 m de long) allie technologies de pointe (batterie de 111 kWh, moteur électrique de 517 ch) et design scandinave. Proposé à partir de 89 500 €, il grimpe à plus de 110 000 € pour la version haut de gamme Twin Performance, ici à l'essai. Confortable, sécurisant et étonnamment dynamique malgré ses 2,8 tonnes, Volvo annonce une autonomie moyenne de 614 km. Son écran central gère presque toutes les fonctions, au détriment de l'ergonomie. Et sachez qu'une fois à bord, l'espace et la qualité de fabrication sont au rendez-vous.

**+ QUALITÉS**
**Belle autonomie**
**Confort**

**− DÉFAUTS**
**Tarif**
**Ergonomie**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 113 000 € - 23 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 400 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 517 ch |
| Couple | 910 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 265/45 R 21 - 295/40 R 21. |
| BATTERIE | Lithium-ion 111 kWh |
| COFFRE | 697/324+46 dm³ |
| POIDS | 2787 kg |
| L x l x h (en m) | 5,04 x 1,97 x 1,75 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 30 mn (rapide) 10h (11kW) |
| AUTONOMIE | 614 km |

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES ★★★★½

# VOLVO

## XC90 T8 406 AWD Ultra

*Pour ne pas froisser les clients, le style extérieur et intérieur du XC90 évolue en douceur.*

### Subtile évolution

Le XC90 s'offre une troisième évolution, tant sur le plan esthétique que technologique, afin de prolonger sa carrière aux côtés de l'EX90, sa déclinaison 100 % électrique. Le grand SUV conserve sa motorisation hybride rechargeable de 406 ch cumulés, associant ici un moteur essence 2.0 à un bloc électrique. Le mode « Pure » permet de parcourir près de 90 km en tout électrique, tandis que le mode "Save" offre la possibilité de recharger la batterie en roulant. En revanche, une fois celle-ci déchargée, la consommation dépasse facilement les 9 l/ 100 km, même en adoptant une conduite mesurée.

**+ QUALITÉS**
**Performances**
**Confort exceptionnel**
**Mode électrique**

**− DÉFAUTS**
**Prix**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 108500 € - 20 CV |
| $CO_2$ - MALUS ÉCOLO+POIDS : | 80 g/km + 12530 € |
| MOTEUR | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée | 1969 cm³ |
| Puissance | 406 ch cumulés |
| Couple | 360 Nm cumulés |
| ALIMENTATION | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS | 275/45 R 20 |
| RESERVOIR | 71 litres |
| COFFRE | 650/244 dm³ |
| POIDS | 2350 kg |
| L x l x h (en m) | 4,96 x 1,93 x 1,77 |
| VITESSE MAXI | 180 km/h |
| 0 à 100 km/h | 5s4 |
| CONSOMMATION MIXTE | 3,4 l/100 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

## G6 AWD Performance 485 ch

*Le G6 accepte jusqu'à 451 kW pour recharger sa batterie. Le "plein" de 10 à 80 % dure 12 minutes. Un record !*

### A la vitesse de l'éclair

A l'occasion d'un léger restylage qui touche les phares avant, les feux arrière, le logo, et qui voit l'arrivée d'un béquet sur la malle arrière, le G6 reçoit une nouvelle batterie de 80 kWh de capacité utile. Décevante en autonomie sur autoroute (340 km), elle se rattrape par une vitesse de charge (très) rapide : 12 mn seulement. Un record ! A condition de trouver une borne capable de délivrer 451 kW. Performant, plaisant, spacieux et confortable, ce grand SUV (4,76 m de long) dispose en revanche de commandes peu intuitives. Sa dotation ultra-riche rend son prix plus digeste.

**+ QUALITÉS**
**Prix/équipement**
**Temps de recharge**

**− DÉFAUTS**
**Autonomie sur autoroute**
**Ergonomie numérique**

**LES CHIFFRES** (Labo Auto Plus)

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 50990 € - 12 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 485 ch |
| Couple | 660 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 20 |
| BATTERIE | Lithium-ion 80 kWh |
| COFFRE | 500 dm³ |
| POIDS | 2241 kg |
| L x l x h (en m) | 4,76 x 1,92 x 1,65 |
| VITESSE MAXI | 204 km/h |
| 1000 m D. A. | 24,7 s |
| 80 à 120 km/h (en drive) | 2,6 s |
| TEMPS DE CHARGE | 12 min (rapide) 9h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 400 km |

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# XPENG

## G9 AWD Performance 575 ch

*Le Xpeng G9 n'est pas vieux mais il a déjà été revu en profondeur sur le plan technique.*

*A bord, la qualité des matériaux impressionne et les assemblages sont très soignés, au niveau des premium allemands et loin devant Tesla.*

### Investissement d'avenir ?

Seriez-vous prêt à investir plus de 70 000 € dans un SUV chinois d'une marque encore très peu connue en Europe ? Xpeng fait pourtant ce pari avec son porte-drapeau, concurrent du Mercedes EQE SUV. D'un point de vue objectif, ce mastodonte n'a pas de quoi rougir, notamment en matière de qualité de fabrication. A bord, le luxe et la technologie cohabitent parfaitement. Les 500 km d'autonomie mesurés par notre Labo sont bluffants, tout comme ses accélérations, dignes d'une sportive, et ses temps de recharge. Et si, au final, le prix est le seul obstacle, sachez qu'un Mercedes équivalent exige 50 000 € supplémentaires.

**+ QUALITÉS**
**Rapport prix/prestations**
**Autonomie**
**Qualité de fabrication**

**− DÉFAUTS**
**Défaut d'image de marque**

**LES CHIFFRES***

| | |
|---|---|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE | 73990 € - 7 CV |
| $CO_2$ - BONUS : PRIME CEE | 0 g/km - 300 € |
| MOTEUR | Electrique (2 moteurs) |
| Puissance | 575 ch |
| Couple | 695 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION | Électrique |
| TRANSMISSION | Intégrale Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS | 255/45 R 21 |
| BATTERIE | Lithium-ion 93,1 kWh |
| COFFRE | 660 dm³ |
| POIDS | 2395 kg |
| L x l x h (en m) | 4,90 x 1,94 x 1,67 |
| VITESSE MAXI | 200 km/h |
| 0 à 100 km/h | 3s9 |
| TEMPS DE CHARGE | 12 min (rapide) 10h (11 kW) |
| AUTONOMIE | 540 km |

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

# 400 PAGES, 5000 MODÈLES
## POUR NE RIEN MANQUER !

La référence pour t… équipements, et… France
et dans le mon… itures vend… ues :
**5000 modèles sur plus de 400 pages.** Votre lectu… ns, fiches t… …, l'été !

## EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu *

# Nouvelle ID. Polo 100 % électrique

Recharge rapide de série,
charge de 10 à 80 % en 24 minutes(1)







**Modèle présenté :** Nouvelle ID. Polo Style Exclusive avec options.
(1) Avec une capacité de charge allant jusqu'à 105 kW en courant continu. La capacité de recharge peut varier en fonction de nombreux paramètres extérieur dont le type de borne de recharge utilisée. Plus d'informations sur volkswagen.fr

**Cycles mixtes gamme Nouvelle ID. Polo 52 kWh (kWh/100 km) WLTP : 13,3 - 19,2. Rejets de $CO_2$ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 29/04/2026, susceptibles d'évolution Plus d'informations auprès de votre Partenaire.**

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer